

MOTOnews

+ 04 | 2021 |||| Preis | Prix CHF 5.–

www.swissmoto.org

+ swiss olympic | MEMBER

Danke Tom!
Merci Tom!
Grazie Tom!



Highlights

Tom Lüthi ||| **Seiten 4 / 5**

Supersport WM ||| **Seiten 6 / 7**

FIM of Nations ||| **Seiten 12 - 13 / 20 - 21 / 24 / 28 - 29**

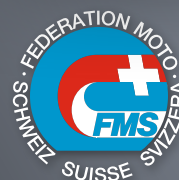
Six Days, Italien ||| **Seiten 16 - 19**

Keine PP-Gebühren ||| **Seite 36**

DON'T MESS IT UP

Neue Motorradkampagne für Jugendliche ||| **Seiten 40 - 42**

Nouvelle campagne de prévention moto à l'intention des adolescents ||| **Pages 40 - 42**



Das Original
L'officielle
L'originale



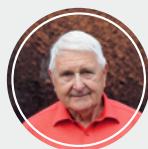
**BMW
MOTORRAD**



DESTINATION: FREIHEIT

TESTE DIE BMW R 18

MAKE LIFE A RIDE



Willy Läderach:
Leiter Redaktion
Responsable rédaction

Editorial

Editorial

Danke Tom: Ja, Tom Lüthi hat uns 19 Jahre lang «fast immer» Freude bereitet. Als der ruhige Emmentaler Junge 2002 im Grand-Prix-Sport auftauchte ahnte noch niemand, dass es eine Erfolgsgeschichte werden könnte. Doch schon 2005 gelang Tom der Durchbruch: Weltmeister in der 125ccm Klasse, das war der Geniestreich der ihn definitiv auf die Weltbühne des Motorrad Grand-Prix-Sport katapultierte. Aufstieg in die Moto2, 17 GP Siege, dazu dutzende Podestplätze waren die Grundlage dafür, dass Tom in all den Jahren ein gefragtes Mitglied in Top GP-Teams war. Tom bleibt dem Moto-GP-Sport erhalten: Er wird seine Erfahrung als Manager im deutschen Prüstel GP-Team an junge Piloten weitergeben und wer weiss, vielleicht gibt es schon bald unter Tom's Führung den nächsten Schweizer GP-Piloten. **/// Seiten 4 – 5**

6 Days: Das ist und war schon immer der ultimative Härtestest für jeden Enduristen. Ich habe es genossen, nach vielen Jahren wieder 6 Days erleben zu können. Ja auch im Endurosport wurde alles professioneller: Die grossen Nationen fahren mit Trucks wie am MXGP vor, die Spitzenfahrer sind Profis und werden auch wie solche betreut. Die Schweizer kommen noch etwas bescheidener daher, doch die 27 Teilnehmer aus der kleinen Schweiz haben sich tapfer geschlagen. Alle haben (zum Teil etwas angeschlagen) das Ziel erreicht und durften die hart verdienten Medaillen als Lohn entgegennehmen. Bravo, das Schweizer Team, Fahrer, Betreuer, Mechaniker, Freunde und FMS Kommissäre haben gute Arbeit geleistet. **/// Seiten 16 – 19**

Moto PP-Gebühren: Das ist sicher der falsche Ansatz, wenn die Behörden die platzsparenden Roller und Motorräder zu Parkplatzgebühren in der Stadt verknurren. Das Gegenteil sollte der Fall sein: Jeder der anstelle des Autos den Roller oder das Motorrad im innerstädtischen Verkehr benutzt, sollte belohnt werden. Kein anderes Verkehrsmittel ist so platzsparend und effizient, hilft das Verkehrschaos zu entschärfen und sollte darum gefördert werden. Wir hoffen, dass sich die Politik diesen falschen Schritt nochmals überlegt. **/// Seite 36**

Merci Tom: *Oui, Tom Lüthi nous a durant 19 ans «presque toujours» fait plaisir. Lorsque le jeune de l'Emmental s'est présenté tout calme au Grand Prix 2002, personne ne soupçonnait que ceci pourrait être une histoire réussie. Pourtant déjà en 2005, Tom a réalisé sa percée comme champion du monde de la classe 125ccm. Ce fut le coup de génie qui l'a catapulté sur la scène mondiale du Grand Prix Sport Moto. La promotion en Moto2, 17 victoires GP et des dizaines de podiums ont fait de Tom un membre convoité des meilleures équipes du GP au fil des années. Tom reste fidèle au sport Moto GP comme manager de l'équipe allemande GP Prüstel et transmettra son expérience aux jeunes pilotes et qui sait, il y aura peut-être déjà bientôt des nouveaux pilotes suisses GP sous la direction de Tom.*

/// Pages 4 – 5

6 Days: *Cette épreuve est et a toujours été le test ultime pour chaque pilote enduriste. J'ai apprécié de pouvoir vivre à nouveau les 6 Days après plusieurs années. Oui, tout est devenu plus professionnel dans le sport enduro, les grandes nations arrivent avec des camions semblables à ceux du MXGP, les meilleurs pilotes sont des professionnels et jouissent d'un encadrement adéquat. Les Suisses sont un plus modestes, mais les « 27 » participants de la petite Suisse se sont battus courageusement, tous ont atteint le but (certains avec moins de réussite) et ont reçu les médailles durement gagnées en récompense. Bravo, les pilotes suisses, les accompagnants, les mécaniciens, les amis et les commissaires FMS ont fourni un bon travail.*

/// Pages 16 – 19

Taxation stationnement 2-roues: *C'est certainement la mauvaise approche lorsque les autorités grognent sur les scooters et les motos peu encombrants en voulant taxer les places de stationnement dans les villes. Le contraire devrait être le cas, tous ceux qui utilisent le scooter ou la moto au lieu de la voiture dans la circulation urbaine devraient être récompensés. Aucun autre moyen de transport n'est aussi peu encombrant et efficace, ne contribue à désamorcer le chaos de la circulation, et devrait donc être encouragé. Nous espérons que la politique reconsidèrera ce faux-pas.*

/// Page 36

Grazie Tom: *ebbene sì, Tom Lüthi per ben 19 anni ci ha fatto sognare. Quando il tranquillo ragazzo dell'Emmental è apparso nelle gare di Gran Premio nel 2002, nessuno s'immaginava le vette che avrebbe raggiunto. Infatti, già nel 2005 Tom fece parlare di sé vincendo il campionato del mondo nella classe 125cc, quello fu il colpo di genio che lo catapultò definitivamente sulla scena mondiale del Gran Premio di motociclismo. Dopo essere stato promosso in Moto2, dove vinse 17 Gran Premi e ottenne numerosi podi, nel corso degli anni divenne un pilota ambito dai migliori team di GP. Tom, comunque, rimarrà in Moto GP e trasmetterà ai giovani piloti la sua esperienza nella veste di manager del team tedesco Prüstel GP, e chissà, magari presto emergerà il prossimo pilota Svizzero di GP sotto la guida di Tom.*

/// Pages 4 – 5

6 giorni: *Questo è, ed è sempre stato, il test di resistenza decisivo per ogni endurista. Dopo molti anni, ho avuto di nuovo il piacere di assistere alle gare di 6 Days. Anche nello sport dell'enduro adesso è diventato tutto molto più professionale: le grandi nazioni arrivano con i camion come all'MXGP, i top rider sono professionisti con un team alle loro spalle. Gli Svizzeri sono un po' più modesti, ma i «27» partecipanti della piccola Svizzera hanno lottato con coraggio, tutti hanno raggiunto il traguardo (alcuni di loro un po' malconci) e si sono portati a casa delle medaglie ben meritate. Congratulazioni al team Svizzero di piloti, allenatori, meccanici, amici e commissari FMS per un lavoro ben fatto.*

/// Pages 16 – 19

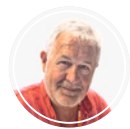
Parcheeggi a pagamento per moto: *questo è sicuramente l'approccio sbagliato; le autorità penalizzano gli scooter e le moto introducendo il parcheggio a pagamento in città. Bisognerebbe invece premiare tutti quelli che, al posto dell'auto, usano gli scooter o le moto nel traffico urbano. Nessun altro mezzo di trasporto è così poco ingombrante ed efficiente, aiuta ad alleviare gli ingorghi e dovrebbe quindi essere incoraggiato. Speriamo che i politici riconsiderino presto questo errore.*

/// Page 36

Tom Lüthi war, ist und bleibt ein Glücksfall für unseren Rennsport

Tom Lüthi était, est et reste une coïncidence heureuse pour notre compétition motocycliste.

Mit Tom Lüthi's Rücktritt geht nicht nur eine Karriere, sondern eine ganze Ära zu Ende. Der Emmentaler hat unseren Motorradrennsport auf wundersame Weise wiederbelebt.



Klaus Zaugg: Gute Fahrer prägen ein Rennen, manchmal auch eine ganze Saison. Grosse Fahrer eine ganze Ära. Tom Lüthi ist einer dieser Grossen. Noch im Frühjahr 2002 scheint es, als werde die

Schweiz von der Töff-Weltkarte verschwinden. Den Namen Tom Lüthi kennt noch keiner und er wird erst im Sommer 2002 beim GP von Deutschland erstmals im GP-Fahrerlager auftauchen. Drei Jahre später ist er Weltmeister (125 ccm) und vor Roger Federer Sportler des Jahres 2005. Von diesem Zeitpunkt an ist er einer der populärsten Einzelsportler unseres Landes und der Motorradrennsport wird mehr als zehn Jahre nach dem Rücktritt von Jacques Cornu (1990) wieder populär im Land.

Tom Lüthi öffnet mit seinem WM-Titel nicht nur für sich selbst die Türe zum Ruhm. Die neue Popularität des GP-Zirkus macht erst die Karrieren von Dominique Aegerter, Randy Krummenacher und Jesko Raffin möglich. Mit 17 GP-Siegen und einem WM-Titel ist Tom Lüthi zwar bei weitem nicht so erfolgreich wie Luigi Taveri (30 Siege/3 Titel) oder Stefan Dörflinger (18 Siege/4 Titel). Aber weil er allein eine ganze Ära von 2005 bis zu seinem Rücktritt prägt, hat er für unsere Rennsportszene eine ebenso grosse Bedeutung wie Luigi Taveri und eine noch grössere als Stefan Dörflinger.

Er hat den Zeitpunkt für seinen Rücktritt gut gewählt. Der Emmentaler ist im September 35 geworden und hätte durchaus noch zwei, drei Jahre mithalten und hin und wieder eine «Top Ten» Klassierung herausfahren können. Aber es macht für ihn keinen Sinn, ohne Aussicht auf Siege und Spitzenklassierungen und



Tom und die Presse
Tom et la presse



Es läuft nicht ...
Ça ne marche pas ...

bei geringerem finanziellem Ertrag in einer der anspruchsvollsten und gefährlichsten Sportarten Kopf und Kragen zu riskieren. Er hat den Zeitpunkt für seinen Rücktritt freiwillig gewählt. Andere müssen Karrieren unfreiwillig beenden.

Die grosse Frage ist natürlich: Wann sehen wir den nächsten Tom Lüthi? Die Töffwelt ist inzwischen eine ganz andere als zu Beginn seiner Laufbahn. Es kann in einem Land wie der Schweiz Jahre dauern, bis wieder ein Fahrer alle Voraussetzungen mitbringt (Talent, Geld, Management). Inzwischen haben wir so viele so gute und so junge Weltklassepiloten wie noch nie in der GP-Geschichte. Die logische Folge: Noch nie waren Rennen auf allen Stufen bis hinauf in die «Königsklasse» so intensiv, so ausgeglichen und auf so hohem Niveau. Tom Lüthi ist ein Opfer dieser Entwicklung in einer Sportart, die sich stürmischer verändert als jede andere. Er fährt nicht langsamer als vor drei Jahren. Aber die anderen viel schneller und rücksichtsloser. Der Weltmeister von 2005 hat im Zeitraum von 20 Jahren mehr als 300 GP bestritten. Nur Valentino Rossi ist von den noch aktiven Fahrern öfter am Start gestanden. Es ist künftig nicht mehr möglich, auf höchstem Niveau über einen so langen Zeitraum zu dominieren oder zumindest einen Platz in den vorderen Rängen zu behaupten. So lange Karrieren wie die von Tom Lüthi und Valentino Rossi wird es nicht mehr geben. Der Emmentaler kümmert sich ab nächster Saison als Sportchef eines deutschen Teams (Prüstel) auch um die Förderung junger Piloten zu denen unser Noah Dettwiler gehört. Das 16jährige Talent hat gute Chancen, übernächste Saison (2023) unter Tom Lüthi's Obhut im Prüstel-Team in die Moto3-WM einsteigen zu können. So wird Tom Lüthi erneut zum Glücksfall für unseren Rennsport: seine immense Erfahrung, sein Wissen und seine Beziehungen gehen nicht verloren und sind für unsere nächste Generation von unschätzbarem Wert. |||



Tom Lüthi und Dominique Aegerter auf dem Sachsenring
Tom Lüthi et Dominique Aegerter sur le Sachsenring

Avec son retrait, non seulement une carrière prend fin mais également toute une époque. L'Emmentalois a miraculeusement relancé notre sport motocycliste.



Klaus Zaugg: Les bons pilotes marquent de leur empreinte une course, parfois une saison entière. De grands pilotes, toute une époque, Tom Lüthi est l'un de ceux-ci. Au printemps 2002, la Suisse semblait avoir disparu de la carte du monde motocycliste. Le nom « Tom Lüthi » était encore inconnu et n'apparaîtra dans le parc fermé d'un GP qu'en été 2002 au GP d'Allemagne. Trois années plus tard, il devient champion du monde (125 ccm) et est nommé sportif suisse de l'année 2005 devant Roger Federer. Dès ce moment-là, il sera l'un des sportifs individuels les plus populaires dans notre pays et du coup, la compétition motocycliste reprendra de sa notoriété, plus de dix ans après le retrait de Jacques Cornu (1990).

Le titre mondial de Tom n'ouvre pas seulement pour lui les portes de la gloire. La nouvelle popularité du monde MotoGP promouvait également les carrières de Dominique Aegerter, Randy Krummenacher et Jesko Raffin. Avec 17 victoires en GP et un titre mondial, Tom Lüthi n'est pas aussi titré que Luigi Taveri (30 victoires / 3 titres) ou Stefan Dörflinger (18 victoires / 4 titres). Toutefois, de la manière dont il a mené sa carrière de l'époque de 2005 jusqu'à sa retraite, Tom est tout aussi célèbre pour notre scène motocycliste que Luigi Taveri et encore plus signifiant que Stefan Dörflinger.

Il a bien choisi le moment de son retrait. L'Emmentalois aura 35 ans en septembre et aurait pu tenir le rythme encore pendant deux ou trois ans et réussir de temps à autre un classement dans les Top10. Mais pour lui, cela n'a aucun sens de risquer sa vie dans l'un des sports les plus exigeants et dangereux, sans perspective de victoire

ou classements parmi les meilleurs et avec un rendement financier modeste. Il a choisi le moment de sa retraite volontairement alors que d'autres ont été obligés de le faire.

La grande question est de savoir, quand verrons-nous le prochain Tom Lüthi ? Le monde de la moto est désormais complètement différent de celui du début de sa carrière. Dans un pays comme la Suisse, il peut y découler des années jusqu'à ce qu'un pilote remplisse toutes les conditions (talent, argent, management). Entre-temps, nous avons beaucoup de bons et jeunes pilotes de niveau mondial comme jamais précédemment dans l'histoire du GP. La suite logique : jamais auparavant, les courses à tous les échelons jusqu'à la « classe reine » n'avaient été aussi intenses, aussi équilibrées et à un niveau aussi élevé. Tom Lüthi est une victime de ce développement dans un sport qui évolue plus rapidement que tout autre. Il ne roule pas plus lentement qu'il y a trois ans, mais ses concurrents beaucoup plus vite et plus impitoyablement. Le champion du monde de 2005 a disputé plus de 300 GP durant 20 ans. Seul Valentino Rossi est le pilote encore actif ayant pris plus de départs à un GP. À l'avenir, il ne sera plus possible de dominer au plus haut niveau pendant une si longue période ou au moins de conserver une place dans les premiers rangs. Des carrières comme celles de Tom Lüthi et Valentino Rossi ne dureront plus aussi longtemps. Dès la saison prochaine, l'Emmentalois sera également chargé de promouvoir de jeunes pilotes, dont notre Noah Dettwiler et en tant que directeur sportif d'une équipe allemande (Prüstel). Ce talent de 16 ans a de bonnes chances de pouvoir rouler dans le championnat Moto3 CM dans l'équipe de Prüstel la saison suivante (2023) sous l'œil avisé de Tom Lüthi. Ainsi, ce dernier sera une nouvelle coïncidence heureuse pour notre sport de compétition : sa précieuse expérience, son savoir et ses relations ne sont pas perdus et seront d'une valeur inestimable pour notre prochaine génération. III



Supersport Weltmeister Dominique Aegerter, Schweiz

*Champion du monde Supersport
Dominique Aegerter Suisse*

Das ist sehr wahrscheinlich schon Tatsache, wenn Du diese Zeilen lesen wirst, denn Domi hat vor den zwei letzten Rennen (15–17. Oktober in San Juan, Argentinien und dem Finale vom 19–21. November in Mandalika, Indonesien) mit 354 Punkten satte 54 Zähler Vorsprung auf seinen Verfolger, den Holländer Steven Odendaal.

W.L. Das heisst, wenn ihm in Argentinien zwei anständige Resultate gelingen, sodass er mit mindestens 51 Punkten Vorsprung zum Finale nach Indonesien reisen kann, ist der erste WM-Titel in der Karriere von Domi Aegerter Tatsache.

Wir wollen aber die drei weiteren Schweizer nicht vergessen: Randy Krummenacher, Supersport Weltmeister von 2019, fühlt sich gut im neuen Team und liegt im Moment mit 140 Punkten auf dem 8. Rang, mit dem Potential auf die Top 5. Marcel Brenner hat mit seinem 5. Rang in Jerez gezeigt, dass wenn alles gut läuft, er in der Lage ist, in die Top 10 zu fahren. Die 26 Punkte sind im Moment der 17. Rang – auch für den Newcomer Marcel ist noch einiges möglich. Auch Stéphane Frossard, der Titelverteidiger der französischen Supersport Meisterschaft, ergänzt das Schweizer Kontingent in der Supersport WM. 2016 debütierte der Schweizer in der World Supersport, wo er mit dem 21. Platz in Magny-Cours sein bisher bestes Ergebnis erzielte. Mit 10 Punkten ist er aktuell auf dem 27. Platz in der Gesamtwertung 2021. Es bleibt spannend für den Schweizer Strassensport. III

C'est très probablement un fait au moment où tu liras ces lignes, car avant les deux dernières courses (15–17 octobre à San Juan Argentine et la finale 19–21 novembre à Mandalika Indonésie), Domi a 354 points, soit 54 points d'avance sur son poursuivant, le Hollandais Steven Odendaal.

Ceci signifie que s'il obtient deux bons résultats en Argentine, il pourrait se rendre en Indonésie pour la finale avec au moins 51 points d'avance, alors son premier titre CM de sa carrière sera réalité.

Mais nous ne voulons pas oublier les trois autres Suisses. Randy Krummenacher, champion du monde Supersport 2019, se sent bien au sein de son nouveau team et occupe actuellement le 8^{ème} rang et 140 points, avec un potentiel de classement dans les 5 premiers. Marcel Brenner, qui s'est classé au 5^{ème} rang à Jerez, a démontré qu'il lui était possible de terminer dans les 10 premiers si tout se déroule bien. Les 26 points actuels correspondent au 17^{ème} rang et tout est encore possible pour le nouveau venu Marcel. Stéphane Frossard, le tenant du titre de Champion de France Supersport, a également rejoint le contingent suisse dans le CM Supersport. En 2016, le Suisse avait fait son début en World Supersport où il avait obtenu son meilleur résultat à ce jour avec une 21^{ème} place à Magny-Cours. Avec 10 points, il est actuellement 27^{ème} au classement général 2021. Pour le sport motocycliste suisse sur route, tout reste passionnant. III



**Domi –
Fit bleiben**

Ist das noch Motorsport oder schon Mafia?!

Est-ce encore du sport motocycliste ou déjà la mafia?!

Wie kommt eine Rennleitung dazu, einen Fahrer für ein «sogenannt riskantes Überholen» in der letzten Runde mit einer Zeitstrafe von «38!» Sekunden zu bestrafen?

Die Erklärung dazu: Torres startet mit 8 Punkten. Vorsprung auf Aegerter in das letzte Rennen in Misano. Mit der fragwürdigen Strafe von 38 Sekunden wird Domi Aegerter vom 1. auf den 12. Rang (4 WM-Punkte) zurückversetzt. Jordi Torres der bei diesem Überholmanöver stürzt und als 13. (3 WM-Punkte) ins Ziel kommt gewinnt damit mit 7 Punkten Vorsprung den MotoE-Weltcup 2021? III

Comment est-il possible qu'une direction de course pénalise un pilote d'une sanction de « 38 ? » secondes pour «un dépassement dit risqué» dans le dernier tour ?

L'explication donnée : À Misano, Torres prend le départ de la dernière course avec 8 points d'avance sur Aegerter. Avec la pénalisation douteuse de 38 secondes, Domi Aegerter est reculé du 1^{er} au 12^{ème} rang (4 points CM). Durant cette manœuvre de dépassement, Jordi Torres chute. Classé au 13^{ème} rang (3 points CM) à l'arrivée, il gagne le championnat du MotoE 2021 avec 7 points d'avance ? III



Randy Krummenacher



Dominique Aegerter



Marcel Brenner



Die Moto2™ startet drei weitere Jahre mit TRIUMPH Power

La Moto2™ prend le départ avec TRIUMPH Power pour trois années supplémentaires

Die Jagd auf neue Bestleistungen und Top-Rundenzeiten in der FIM Moto2™-Weltmeisterschaft geht weiter:



TRIUMPH Motorcycles: TRIUMPH Motorcycles wird die Teams in der beliebten Rennklasse für weitere drei Saisons – von 2022 bis 2024 – als exklusiver Motorenlieferant mit 765 ccm Dreizylindermotoren beliefern. Seit Beginn der Saison 2019 stellt TRIUMPH Motorcycles allen Moto2™-Teams Racingversionen seiner 765 ccm Dreizylinder-Triebwerke zur Verfügung, die auf dem Motor des erfolgreichen Modells Street Triple RS basieren. Durch zahlreiche Tuningmassnahmen – unter anderem ein optimierter Ansaugtrakt und höhere Drehzahlen – erzielt der Rennmotor eine Spitzenleistung von mehr als 140 PS (eine Steigerung von über 17 Prozent gegenüber der Serienversion). Steve Sargent (links) und Carlos Ezpeleta freuen sich über weitere drei Jahre Zusammenarbeit. |||

La chasse à de meilleures performances et de nouveaux meilleurs temps au tour continue dans le championnat FIM Moto2.

TRIUMPH Motorcycles: Pour cette attractive catégorie, TRIUMPH Motorcycles sera le fournisseur exclusif de moteurs trois cylindres / 765ccm pour les 3 prochaines saisons soit de 2022 à 2024. Depuis 2019, TRIUMPH met à disposition de toutes les écuries Moto2 la version compétition des moteurs trois cylindres 765ccm, basée sur le moteur du modèle renommé Street Triple RS. Grâce aux nombreuses mesures d'optimisation – en particulier – un système d'aspiration modifié et une vitesse de rotation plus élevée – le moteur de compétition atteint une performance maximale de 140 PS (ceci équivaut à 17% de plus, en comparaison avec la version de série). Steve Sargent (à gauche) et Carlos Ezpeleta se réjouissent de ces trois prochaines années de collaboration. |||






HOSTETTLER AG SURSEE/LU



Öffentlicher, kostenloser
Occasionsmarkt für
Motocross-, Enduro,
Supermoto- und Strassen-,
Rennmaschinen
sowie Quads aller Marken.

Gewerbliche Händler sind nicht zugelassen.

HIGHLIGHTS

-  Zeltstadt mit Racing-Bekleidung, Racing-Reifen
und Racing-Zubehör zu attraktiven Preisen
-  Autogrammstunden
-  Grillstand



Am Samstag offerieren wir jedem Besucher
einen Gratis-Imbiss.

Alle sind herzlich willkommen!

Parking: Parkhaus Bahnhof, Sursee

Haldenmattstrasse 3 | 6210 Sursee
Telefon +41 41 926 61 11
www.hostettler.com

hostettler ag

Flat Track in der Schweiz

*Le style suisse pour
le Flat Track américain*



Flat Track (oder Dirt Track) ist Motorradsport auf einem Oval von einer Länge zwischen 500 und 1500 Meter. Die Rennen sind spektakulär für Fahrer und Zuschauer.



Walter Wermuth: Die Rennen werden in Gruppen von 4 bis 8 Fahrern gegen den Uhrzeigersinn in 4 bis 6 Runden gefahren. Der Lauf-Erste bekommt z.B. 6 Pt. usw. Sieger des Flat Track ist der Fahrer

mit den meisten Punkten aus allen Läufen. Wie bei den Offroad Disziplinen sind die Fahrer mit den üblichen Protektoren ausgestattet, der linke Stiefel hat eine Metallsohle, damit der Fuss in die Kurve gleitet, um die Spur zu halten.

Auf dem Programm der Ausgabe 2021 in Orny sind Dirt Track Rennen in 5 Kategorien aufgeteilt: Rookies; Offroad ohne Spikereifen und Bremshebel; Vintage bis 1975; Youngtimer von 1976 bis 1995; und 1996 bis heute; Big Twin von 750 bis 1200 ccm; Die Teilnehmer sind aus der Schweiz, Frankreich und Italien.

Die Covid Vorschriften werden befolgt

In sozialen Netzwerken und auf seiner Website, bot der Veranstalter der Steel Trophy 2021, die SDTA (Swiss Dirt Track Association), die Möglichkeit, sich vorab zu registrieren, um den Zugang zur Veranstaltung zu erleichtern. Es gab auch ein Covid-Testzentrum vor Ort.

Die Teilnehmer sowie die Zuschauer fühlten sich schon einige Kilometer vor der Veranstaltung willkommen, dank detaillierten Fahrbahnmarkierungen und Empfang.

Interview mit Peri Hassan-Zade (Veranstalterin)

«Trotz schwierigen Konditionen während dieser Zeit haben wir es geschafft! Wir sind sehr glücklich und stolz, dass wir das Steel Trophy#3 durchführen konnten und haben ausgezeichnete Rückmeldungen von Teilnehmern erhalten (Fahrer, Begleiter, Partner, Food Trucks, Stände, Besucher). Das war das Ziel! Dankeschön noch für die Unterstützung allen Partnern und für die erhaltene Hilfe. Natürlich werden wir dies nächstes Jahr wiederholen». III

Le flat track (ou dirt track) est une course de motos s'effectuant sur un anneau Ovale de terre battue, d'une distance de 300 à 1600 mètres selon les pistes.

Walter Wermuth: Spectaculaires à bien des égards, ces courses voient s'affronter des pilotes avec des motos de style vintage à moderne. Les pilotes se confrontent pas groupes de 4 à 8 qui tournent en sens anti-horaire pour un nombre de tours généralement entre 4 et 6. A l'issue de chaque manche, les pilotes marquent des points et c'est le cumul de ces derniers qui donne le classement de l'épreuve. Au programme de cette édition 2021 à Orny, des courses de Dirt Track dans 5 catégories (Rookie, tout deux-roues motorisé, sans pneus à crampons et levier de frein démonté ; Vintage, motos jusqu'à 1975 ; Youngtimer de 1976 à 1995 ; Modern, motos de 1996 à nos jours et Big Twin, motos de 750 cm³ et plus ; réunissant les meilleurs pilotes de Suisse et également des pays voisins dont la France et l'Italie.

Les mesures sanitaires respectées à la lettre

Que ce soit sur les réseaux sociaux ou sur leur site internet, l'organisateur du Steel Trophy 2021, la SDTA pour Swiss Dirt Track Association offrait la possibilité de s'inscrire à l'avance pour faciliter l'accès à la manifestation. Il y avait également un centre de test antigénique sur place.

Interview Peri Hassan-Zade (organisatrice)

«Malgré les conditions difficiles de cette période, on l'a fait ! Nous sommes très heureux et fiers d'avoir pu tenir le Steel Trophy#3, et avons eu d'excellents retours de la part de toutes les personnes qui ont participé (pilotes, accompagnants, partenaires, food trucks, stands, visiteurs). Nous sommes ravis de savoir qu'ils ont tous passé un très bon moment. C'était le but ! Un grand merci encore pour le soutien de tous nos partenaires et pour l'aide reçue. Clairement nous allons remettre ça l'année prochaine». III



In einen Staubnebel gehüllt
Dans un nuage de poussière



Die Unumgänglichen: Michel und Peri
Les incontournables: Michel et Peri



Beeindruckende Start ...
Les départs impressionnants ...



Auch das Rutschen ...
Les glissades aussi ...



FIM Supermoto of Nations in Carole, Frankreich

FIM Supermoto of Nations à Carole, France

Teams

Team A:

- » Yannick Bärtschi (Yamaha),
- » Stephan Züger (Yamaha)
- » Raoul Tschupp (TM)

Junior-Team:

- » Mitja Krasniqi (TM)
- » Mathieu Romanens (KTM)
- » Andri Sommerau (KTM)

Team Manager: » Claude Clément

Qualifikation Samstag

Team A: » 3. Rang

Junior-Team: » 11. Rang

Schlussresultate Sonntag



Team A:

Claude Clément: 6. Rang mit etwas Pech (Sturz von Tschupp und mechanische Probleme Bärtschi), aber angesichts der Konkurrenz eine hervorragende Leistung.

Junior-Team:

10. Platz, Fahrer haben sich sehr gut verteidigt und neue Erfahrungen gesammelt. Ausgezeichnete Atmosphäre, echter Teamgeist. III

Résultats finaux dimanche

Team A:

Claude Clément: 6^{ème}, un peu de malchance (chute de Tschupp et ennui mécanique pour Bärtschi) mais excellente performance au vu de la concurrence.

Junior-Team:

10^{ème} place, pilotes se sont très bien défendus et enrichis de nouvelles expériences.

Excellente ambiance, vrai esprit d'équipe. III



Team Suisse



Team Suisse



Team A

Coupe de l'Avenir 2021, Belgien

Coupe de l'Avenir 2021, Belgique

Die diesjährige Ausgabe, die 2020 wegen der Pandemie abgesagt wurde, fand unter guten Bedingungen statt. Die Region Wallonien leidet derzeit unter einer Dürre, der Boden ist sehr hart und schwer zu pflegen. Trotz der vielen Wassergaben litten die Fahrer am Samstag unter dem Staub. Die Bewässerung in der Nacht verbesserte den Zustand der Strecke und machte sie für die Rennen am Sonntag sehr anspruchsvoll. 14 Nationen waren für diese Veranstaltung angemeldet.

Folgende Fahrer wurden von der FMS ausgewählt:

- Kat. Open:**
- » Joel ELSENER #16 (Yamaha)
 - » Arthur STEFFEN #17 (KTM)
 - » Dylan MARCHAND #18 (Yamaha)
- Kat. Coupe 85cc:**
- » Ryan OPPLIGER #34 (KTM)
 - » Lenny GEISSELER #35 (Yamaha)
 - » Dario ZANOLIN #36 (KTM)



Claude Clément: In den Qualifikationsrunden am Samstag belegte das Team Open den 7. und das Team 85cc den 9. Rang. Am Sonntag belegten unsere Open-Fahrer den verdienten 6. Platz, während die 85cc auf dem 11. Platz landeten.

Die 85er schlugen sich wacker, mussten aber das fahrerische Niveau der vor Ort vertretenen Nationen zur Kenntnis nehmen. In der Kategorie Open haben unsere 3 Fahrer gut abgeschnitten. Steffen verteidigte sich gut mit seinem kleinen 2T, Elsener hatte etwas Pech (Stürze und mechanische Probleme), während Marchand die 3 Runden in den Top 10 beendete (6-9-5). Mit diesen Leistungen belegte er einen hervorragenden 4. Platz in der Einzelwertung.

Den Coupe 85cc gewann Litauen vor Frankreich und Finnland, während die Schweden den Coupe de l'Avenir Open vor Grossbritannien und Frankreich gewannen.

Mit einem bewegenden Gedenken wurde Joël Robert, belgischer Motocross-Fahrer, mehrfacher Weltmeister und Gründer des Coupe de l'Avenir, der Anfang des Jahres 2021 verstorben ist, gedacht. III

Annulée en 2020 à cause de la pandémie, l'édition de cette année s'est déroulée dans de bonnes conditions. Cette région de la Wallonie est actuellement victime de sécheresse, le sol étant très dur et difficile à entretenir. Malgré la quantité d'eau déversée, les pilotes ont souffert de la poussière samedi. L'arrosage apporté durant la nuit a amélioré l'état de la piste et l'a rendue très sélective et contraignante pour les manches dominicales. 14 nations étaient inscrites à cette épreuve.

La FMS avait sélectionné les pilotes suivants:

- Catégorie Open:**
- » Joel EISENER no 16 (Yamaha)
 - » Arthur STEFFEN no 17 (KTM)
 - » Dylan MARCHAND no 18 (Yamaha)
- Catégorie 85:**
- » Ryan OPPLIGER no 34 (KTM)
 - » Lenny GEISSELER no 35 (Yamaha)
 - » Dario ZANOLIN no 36 (KTM)

Claude Clément: Lors des épreuves qualificatives de samedi, la sélection suisse Open terminait au 7^{ème} rang et les Minis 85 au 9^{ème} rang. Dimanche, nos représentants Open terminaient à une méritoire 6^{ème} place tandis que les Minis 85 finissaient au 11^{ème} rang final. Les jeunes helvètes 85 se sont bien battus mais ont dû constater le niveau de pilotage des nations représentées sur place. En Open, nos 3 pilotes ont su tirer leurs épingles du jeu. Steffen s'est bien défendu avec sa petite 2T, Elsener a connu de la poisse (chutes et ennui mécanique) tandis que Marchand terminait les 3 manches dans le Top 10 (6-9-5). Ces performances lui ont permis de terminer à une superbe 4^{ème} place du classement individuel.

Le coupe 85 a été remportée par la Lituanie devant la France et la Finlande tandis que les Suédois remportaient le trophée Open devant la Grande-Bretagne et la France.

A relever l'émouvant hommage rendu à Joël Robert, pilote émérite belge de motocross, multiple champion du monde et fondateur de la Coupe de l'Avenir, décédé au début de l'année 2021. III



Coupe 85cc:
Oppliger #34,
Geissler #35,
Zanolin #36 und
Team-Chef Patrick Walther

Open:
Elsener #16,
Steffen #17
und Marchand #18



Valentin Guillod ist doppelter Schweizer Meister

Valentin Guillod est double champion de Suisse



Eine Klasse für sich

iXS: Äusserst erfolgreich verlief das vergangene Wochenende auch für den Westschweizer Valentin Guillod vom hostettler Yamaha Racing Team.

Er hat am Motocross in Grosswangen alles klar gemacht und das geschafft, was vor ihm bisher noch niemand geschafft hat: Valentin hat in der Schweizer Motocross Meisterschaft frühzeitig sowohl in der MX2 als auch in der MX Open Klasse den Titel geholt. Was für eine Meisterleistung! Die hostettler group ist extrem stolz auf das, was Valentin – Mitglied der iXS Family – vollbracht hat und freut sich auf den Rest der Saison.

Valentin Guillod entwickelt Kleidung mit iXS

Motocross verlangt Perfektion und dazu gehört unter anderem die passende Ausstattung. An seinen aktuellen Rennen zeigt sich Valentin Guillod mit Stolz im neuen iXS Jersey. Dies berechtigt, denn das Trigger MX Jersey 2.0 ist das Ergebnis des Kleidungs Herstellers iXS, ihm selbst und seinem bekannten hostettler Yamaha Racing Teamkollegen Arnaud Tonus (CH). Somit wurde es, wie auch viele weitere Teile der Schweizer Marke, in enger Zusammenarbeit mit Rennprofis für den Rennsport entwickelt. Das neue Trigger MX Jersey besteht aus einem neuartigen Material und zeigt sich somit als äusserst dehnbar und leicht. Ein eingearbeiteter Vier-Wege-Stretch garantiert einen flatterfreien Sitz bei uneingeschränkter Bewegungsfreiheit und ein atmungsaktives Stretch-Material versichert den höchsten Tragekomfort. Wie erwiesen beweist sich das Jersey als idealer Siegesbegleiter, ob Anfänger oder Profi. III



Guillod und Tonus bei der Anprobe

Guillod et Tonus lors de l'essayage



MX Doppel Schweizermeister

MX Double titre de champion suisse

Une classe à part

iXS: Le week-end dernier s'est également déroulé sous les meilleurs auspices pour le Romand Valentin Guillod, de l'équipe hostettler Yamaha Racing. Valentin a tout réussi pour le mieux lors du motocross de Grosswangen, en accomplissant ce que personne n'avait fait avant lui: remporter très tôt le championnat suisse de motocross, tant dans la classe MX2 que dans la classe MX Open. Toutes nos félicitations pour ce coup de maître! Chez hostettler group, nous sommes extrêmement fiers de ce qu'a accompli Valentin, membre éminent de la famille iXS. Nous attendons avec impatience la suite de la saison.

Valentin Guillod développe des vêtements avec iXS

La perfection est indissociable du motocross. En particulier, un équipement adéquat est indispensable. Lors de ses courses du moment, Valentin Guillod arbore fièrement son nouveau jersey iXS. Et s'il est fier, ce n'est pas sans raison: le jersey Trigger MX 2.0 est le résultat de la collaboration entre le fabricant iXS, lui-même et Arnaud Tonus (CH), son coéquipier bien connu au sein de l'équipe hostettler Yamaha Racing. À l'instar d'autres articles de la marque suisse, ce vêtement a donc été développé pour le sport de compétition, avec des sportifs professionnels. Le nouveau jersey Trigger MX est produit à partir d'un matériau novateur qui le rend extrêmement léger et extensible. Un stretch 4 dimensions intégré garantit une tenue ferme et une liberté de mouvement totale; respirante, cette matière assure en outre un confort maximal. Ce jersey est manifestement le compagnon idéal des champions, qu'ils soient débutants ou professionnels. III

TRIGGER

© Jey Crunch



iXS ist offizieller Bekleidungsausstatter

VALENTIN GUILLOD
**HOSTETTLER YAMAHA
RACING TEAM**



HOL DIR JETZT DEIN
TRIGGER MX JERSEY 2.0



[ixsmx_](#)



[ixs.motorcycle-fashion](#)

Weitere Infos und Händler in
Deiner Nähe unter:

[ixs.com](#)

600 Starter an den Enduro Six Days in Italien

Ja, auch der Internationale Endurosport ist professionell geworden. Das wird dem Besucher der (wie ich selbst) längere Zeit nicht mehr dabei war, sofort bewusst.

W.L.

Die Organisatoren FIM und FMI (Federazione Motociclistica Italiana) haben keine Mühe gescheut, anspruchsvolle Tagesetappen von bis zu 250 km mit zum Teil schwerem Gelände und schwierigen Sonderprüfungen zu präsentieren.

Dazu wurde auf einem stillgelegten Flugplatz eine grosszügig vorhandene Fläche für Parc Fermé (Fahrerlager), Team Paddock, Working Area, Industrie Service, Presscenter, usw. zur Verfügung gestellt.

Die Organisation und Betreuung der Schweizer Teams ist noch ausbaufähig und sollte für die 6 Days 2022 in Frankreich von den Verantwortlichen verbessert werden.

24 Nationen haben sich mit «Trophy-Teams à 4 Fahrer» (Nationalmannschaften), dazu weitere 14 Nationen mit «Junior-Trophy-Teams à 3 Fahrer» (Nachwuchsteams) eingeschrieben.

Wir Schweizer waren mit je einem FMS Trophy und einem Junior Trophy, dazu mit 7 Club-Teams mit total 27 Fahrern stark vertreten. Schade nur, dass einige der besten Endurofahrer nicht bereit waren die Schweiz an der Enduro WM zu vertreten.

Das CH-Trophy-Team mit: Kélien Michaud (104, Schlussrang), Alexandre Vaudan (105), Hansruedi Kilchenmann (115) und Ueli Ackermann (123) kämpfte tapfer und wurde mit Bronze-Medaillen belohnt.

Das CH-Junior-Trophy-Team mit: Jérôme Müller, Steve Erzer und Loris Gaillard hatte etwas mehr Mühe mit den harten Bedingungen, hatte sich aber tapfer durchgebissen und wurde mit Rang 14 und ebenfalls einer Bronze-Medaille belohnt.

Viele der Club-Team-Starter haben zum ersten mal 6 Days erlebt. Die Strapazen waren für einige grenzwertig, sie haben sich aber mutig durchgebissen – Bravo! III



Vater und Sohn Brunner





Trophy-Team CH (v.l.n.r.):
Hansruedi Kilchenmann, Alexandre Vaudan, Kélien Michaud, Ueli Ackermann



Steve Erzer #125



Hubert Zeller #432



Ueli Ackermann #123



Bike-Service #536



Jérôme Müller #124



Rolf Enz #632



Alex Dänzer #534



Stefan Rohr #434



Dominic Blättler #536

600 participants à l'Enduro des 6 Days en Italie

Oui, aussi le sport d'enduro international est devenu professionnel, et le spectateur (comme moi) qui n'y est pas allé depuis longtemps en prend immédiatement conscience.

W.L. Les organisateurs FIM et FMI (Fédération Motocycliste Italienne) n'ont ménagé aucun effort pour présenter des étapes quotidiennes exigeantes allant jusqu'à 250 km avec des spéciales difficiles sur des terrains en partie astreignants. Et de plus sur un aérodrome désaffecté disposant de surfaces immenses pour : parc fermé, paddock des équipes, working area, industrie service, centre de presse, etc.

L'organisation et l'accompagnement des équipes suisses peuvent être encore élargis et devraient être améliorés par les responsables pour les 6 Days 2022 prévus en France.

24 nations se sont inscrites avec «Trophy Teams 4 pilotes» (équipe nationale) et en plus 14 nations avec «Junior Trophy Teams 3 pilotes» (équipe des jeunes talents).

Nous les Suisses étaients représentés par un Trophy Team FMS et un Junior Trophy Team et 7 teams de club avec au total 27 pilotes. Dommage que quelques-uns des meilleurs pilotes d'enduro n'étaient pas disposés à représenter la Suisse au CM Enduro.

Le Trophy Team Suisse, avec Kélien Michaud (classement final) 104, Alexandre Vaudan 105, Hansruedi Kilchenmann 115, Ueli Ackermann 123, s'est battu courageusement et a été récompensé par la médaille de bronze.



Celso Gorrara, Daniel Abbé et Greg Darmon

Le Junior Trophy Team Suisse, avec Jérôme Müller, Steve Erzer et Loris Gaillard, avait plus de peine avec les conditions difficiles, mais s'est courageusement défendu. Il terminait au 14^{ème} rang et fut également récompensé par une médaille de bronze.

Beaucoup de participants des équipes de club ont vécu les 6 Days pour la première fois, les difficultés étaient limites pour certains mais ils se sont courageusement défendus «Bravo». III



Junior Trophy CH:
Jérôme Müller, Steve Erzer et Loris Gaillard

Motocross Sidecar of European Nations, Dardon-Geugnon (F)

02.–03. Oktober 2021: Die diesjährige Ausgabe des Sidecarcross of European Nations konnte glücklicherweise stattfinden, im letzten Jahr musste es leider wegen der Pandemie abgesagt werden. Die Veranstaltung litt jedoch unter dem Mangel an Teilnehmern, aber die Besten europäischen Nationen, die die Welt des Sidecarcross beherrschen, waren in Frankreich präsent.

Schlussendlich wurden folgende Mannschaften ausgewählt um die Schweiz zu vertreten:

- » **Mathias STÄGER III Lorenzo FELDER**
Nr. 19 (Husaberg)
- » **Fabian HOFMANN III Marius STRAUSS**
Nr. 20 (VMC-Zabel)
- » **Marco HEINZER III Meinrad SCHELBERT**
Nr. 21 (VMC-KTM)



Claude Clément: Bei den Qualifikationsläufen am Samstag, die bei strahlendem Wetter auf einer sehr schnellen Strecke mit vielen grossen Sprüngen stattfinden konnten, mussten die Schweizer

Auswahl ihre Spuren finden und belegten den 6. Rang.

Am Sonntag setzte zu Beginn der Wettkämpfe Regen ein, und die Piloten mussten sich diesen düsteren Bedingungen stellen, welche unseren Schweizer Fahrern entgegenkamen.

In der ersten Runde belegte das Duo Hofmann-Strauss den 5. Platz, während die selektionierten Stäger-Felder auf einem ehrenwerten 7. Platz landeten.

Beim 2. Rennen hatten Heinzer-Schelbert einen Kanonenstart, lagen 3 Runden an der Spitze und konnten das Rennen schliesslich auf dem herrlichen 2. Platz beenden. Hofmann-Strauss hängten sich beim Start an ein anderes Gespann, aber ab der 2. Runde hatte der Pilot Probleme mit seiner Brille so dass er ohne Augenschutz fahren musste und schliesslich 9. wurde.

Nach 2 Runden war die Schweiz auf dem 3. Rang im provisorischen Gesamtklassement, 2 Punkte hinter Holland und 1 Punkt hinter Belgien. Dadurch war die 3. Runde entscheidend für die Endwertung. Die Spannung war auf dem Höhepunkt ... Die Routiniers Heinzer-Schelbert stellten sich dem Druck, gewannen den Start und liessen clever die künftigen holländischen Sieger Bax-Janssens durch und davonziehen. Gegen Mitte des Rennens wurden unsere 2 Helveten von der 1. französischen Mannschaft überholt, sie konterten aber sofort und am Ende landeten sie wieder auf dem herrlichen 2. Platz. Stäger-Felder fuhr ein sehr konstantes Rennen und belegte Platz 7.

Diese grossartigen Gesamtergebnisse ermöglichten es der Schweiz, auf dem 2. Platz in der Gesamtwertung zu landen, nach Holland und vor Frankreich!

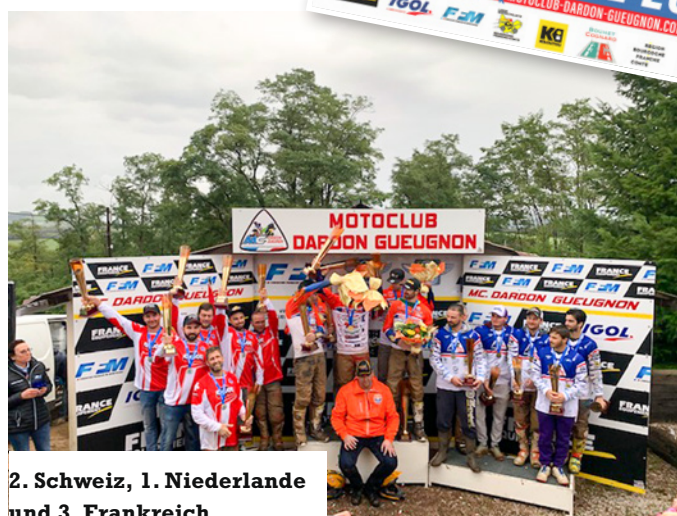
Diese Leistung wird in der Geschichte des Schweizer Motocross eingehen. Ein ausgezeichneter Teamgeist, eingespielte Gespanne, alle Zutaten für einen Erfolg! Herzlichen Glückwunsch an unsere tapferen Schweizer Piloten und vielen Dank an alle Anwesenden! III



Team Suisse



#21 Marco Heinzer – Meinrad Schelbert, VMC-Zabel
#20 Fabian Hofmann – Marius Strauss, VMC-Zabel
#19 Mathias Stäger – Lorenzo Felder, Husaberg



2. Schweiz, 1. Niederlande
und 3. Frankreich



Freude am Vize-Titel
Joie de vice-champion

02 - 03 octobre 2021: Annulée en 2020 à cause de la pandémie, l'édition de cette année a pu se dérouler. Toutefois, celle-ci a souffert du manque de participants mais les meilleures nations européennes dominant ce monde du sidecarcross étaient présentes en France.

Finalement et pour représenter la Suisse, les équipages suivants avaient été sélectionnés:

- » **Mathias STÄGER III Lorenzo FELDER**
no 19 (Husaberg)
- » **Fabian HOFMANN III Marius STRAUSS**
no 20 (VMC-Zabel)
- » **Marco HEINZER III Meinrad SCHELBERT**
no 21 (VMC-KTM)



Claude Clément: Lors des épreuves qualificatives de samedi, par un temps et radieux sur un circuit très rapide affecté de nombreux grands sauts, la sélection suisse devait trouver ses marques et terminait au 6^{ème} rang.

Dimanche, la pluie faisait son apparition au début des compétitions et les pilotes devaient faire face à ces conditions dantesques qui allaient convenir à nos représentants helvétiques.

Lors de la 1^{ère} manche, le duo Hofmann-Stauss terminait à la 5^{ème} place tandis que les sélectionnés de dernière minute Stäger-Felder finissait à une honorable 7^{ème} place.

Lors de la 2^{ème} épreuve, Heinzer-Schelbert prenaient un départ-canon, étaient en tête durant 3 tours pour finalement terminer à une magnifique 2^{ème} place. Hofmann-Strauss s'accrochaient au départ avec un autre équipage et à partir du 2^{ème} tour, le pilote rencontrait des problèmes avec ses lunettes de sorte, devant rouler sans protection des yeux pour finalement terminer 9^{ème}.

Après 2 manches, la Suisse était 3^{ème} au classement général provisoire, à 2 points derrière la Hollande et 1 point derrière la Belgique. De ce fait, la 3^{ème} manche était décisive pour le classement final. Le suspens était à son apogée ... Les routiniers Heinzer-Schelbert faisaient face à la pression, gagnaient le départ et intelligemment, laissaient passer et filer les futurs vainqueurs hollandais Bax-Janssens. Vers la mi-course, nos 2 Helvètes ont été rejoints et dépassés par le 1^{er} équipage français, attaque qu'ils ont immédiatement contrés pour finalement terminer à nouveau à une superbe 2^{ème} place. Stäger-Felder ont réalisé une course de toute régularité et finissaient 7^{ème}.

Ces excellents résultats d'ensemble permettaient à la Suisse de terminer à la 2^{ème} place du classement général final, derrière la Hollande et devant la France!

Cet exploit restera marqué dans l'histoire du motocross suisse. Un excellent esprit d'équipe, des équipages homogènes, tous les ingrédients pour une réussite! Bravo à nos valeureux représentants suisses et merci à toutes les personnes présentes sur place! III

Trial-News

Schweizermeisterschaft | Championnat Suisse



Schöne Landschaften

Walter Wermuth: Sie haben viel Glück unsere Schweizer Trialisten, ihrer Lieblingsdisziplin nachzugehen und dabei die schönsten Regionen unseres Landes zu sehen. Im Wallis, in Susten und Leukerbad und dann in Roches (BE), Develier-Delémont (JU) danach in Illgau (SZ) und Grimmelalp (BE), in Tramelan (BE) und bald in Bassecourt (JU) und zum Schluss das Finale in Grandval (BE).

Und immer der gleiche Gewinner, der Jurassier Noé Pretalli, welcher die Siege aufreißt wie Perlen. In den anderen Kategorien sind die Favoriten: Expert Christian Schnyder (VS); Open Hans Zenklusen (VS); Challenge Oskar Walther (VS) und Junior Nolan Christen (BE). III



Noé Pretalli

Trial Nachwuchs: Junior Nolan Christen



De beaux paysages

Walter Wermuth: Ils ont bien de la chance nos trialistes suisses, en plus de pratiquer leur discipline préférée, ils voyagent dans les plus belles régions de notre beau pays. Ouverture du championnat au Valais, à Susten (VS) et Loèche-les-Bains (VS) puis à Roches (BE), à Develier-Delémont (JU) suivi de Illgau (SZ) et Grimmelalp (BE), à Tramelan (BE) et bientôt à Bassecourt (JU) et pour terminer, la finale à Grandval (BE).

Et toujours le même vainqueur, le jurassien Noé Pretalli qui aligne les victoires comme on enfle des perles. Dans les autres catégories, les favoris au titre sont : Expert Christian Schnyder (VS) ; Open Hans Zenklusen (VS) ; Challenge Oskar Walther (VS) et Junior Nolan Christen (BE). III

Europameisterschaft | Championnat d'Europe



Norwegen, Italien ... und die Schweiz

Walter Wermuth: Zwei Läufe standen dieses Jahr auf dem Programm, die Eröffnung in Cortenova (IT) in der Lombardei und das Finale in Kramolin (CZ) in der Tschechischen Republik. Mit seinem 11. Platz im transalpinen Gebiet und dem 6. Platz in Tschechien, belegte der einzige Schweizer im Wettbewerb Noé Pretalli den guten 7. Schlussrang. Wenn man bedenkt, dass seine Mitstreiter Haga (Norwegen) und Tournour (Italien) an der Weltmeisterschaft teilnehmen während Noé 100% beruflich tätig ist. III

la Norvège, l'Italie ... et la Suisse

Walter Wermuth: Deux manches au programme cette année avec l'ouverture à Cortenova (IT) en Lombardie et déjà la finale à Kramolin (CZE) en république Tchèque. Avec sa 11^e place sur territoire transalpin et la 6^{ème} en Tchéquie, le seul suisse en lice, Noé Pretalli termine à une 7^{ème} place finale surprenante et gratifiante quand on pense que ses concurrents Haga (Norvège) et Tournour (Italie) participent au mondial alors que Noé travaille à 100%. III

Weltmeisterschaft | Championnat du Monde



BOUlimique und SANZunique

Walter Wermuth: Mit dem fünfzehnten Weltmeistertitel für den Spanier Toni Bou am letzten Rennen im portugiesischen Gouveia, er dominiert seit 15 Jahren die Weltmeisterschaft, dazu 14 Weltmeistertitel in Trial Indoor und 16 Titel mit dem spanischen Team bei dem Trial der Nationen sind einmalige Erfolge.

In der Frauen Kategorie liebt die katalanische Laia Sanz ebenfalls die Titel. Mit ihren 13 WM-Titeln plus einem, welcher beim letzten Rennen in Gouveia bei der Team Weltmeisterschaft erobert wurde. Die Spanierin nahm sich eine Auszeit, um 2 Enduro Titel zu gewinnen dazu mehrere Siege in der Frauen Kategorie der Dakar Rally und einige Gold Medaillen bei X-Games. III

BOUlimique et SANZunique

Walter Wermuth: Et un quinzième titre de champion du monde pour l'espagnol Toni Bou à l'issue de la dernière course à Gouveia au Portugal et qui domine le mondial depuis ... 15 ans, l'ibère a également 14 titres mondiaux en trial Indoor sans compter ses 16 titres remportés avec l'équipe d'Espagne au Trial des Nations.

Dans la catégorie féminine, la Catalane Laia Sanz aime aussi beaucoup les titres. Avec ses 13 titres mondiaux plus un, celui conquis de haute lutte lors de la dernière épreuve à Gouveia en marge du mondial par équipe. L'Espagnole avait fait un break pour remporter deux titres en enduro et remporter plusieurs fois la catégorie féminine au fameux Paris-Dakar ... et quelques médailles d'or aux X-Games. III



Titel für die Spanier Toni Bou ...



... und Laia Sanz

Trial-News

Trial der Nationen in Gouveia | Trial des Nations à Gouveia



Portugal, 19. September 2021 – Die Schweiz in der Top10

Walter Wermuth: Es ist der Fluss Gouveia mit den Felsen mit Blick auf die Stadt, welche die Schauplätze für dieses wunderschöne Trial der Nationen 2021 waren. Vier nationale Mannschaften in der Kategorie World (Sieger Spanien); acht in der Kategorie Women (Sieger Spanien) und dreizehn in der Kategorie International Trophy (Sieger Norwegen). Das Schweizer Team klassierte sich auf dem 9. Platz mit den Jurassiern Noé Petralli und Valentin Leiser sowie dem Walliser Pascal Schnyder. Ein technisch besonders schwieriges Trial bei dem die Suche nach Grip, ob im Fluss oder in den staubigen Felsen, die grösste Herausforderung waren. Die Schweizermannschaft zeigte einen grossen Zusammenhalt und hat sich ständig in den 15 Zonen abgewechselt, die zweimal gefahren wurden. Eine positive Bilanz angesichts der Tatsache, dass die anderen Nationen mit einem oder mehreren Fahrern, die regelmässig an der Weltmeisterschaft in der Disziplin teilnehmen, antraten. |||

Portugal, 19.09.2021 – La Suisse dans le Top Ten

Walter Wermuth: C'est le ruisseau de Gouveia ainsi que les rochers surplombants la ville qui ont constitué les sites de ce magnifique Trial des Nations 2021. Quatre équipes nationales dans la catégorie World (victoire de l'Espagne) ; huit dans la catégorie Women (victoire de l'Espagne) et treize dans la catégorie International Trophy (victoire de la Norvège).

L'équipe de Suisse se classe au 9^{ème} rang (déjà 8^{ème} en 2020 à Ibiza – Espagne) avec les Jurassiens Noé Pretalli et Valentin Leiser ainsi que le Valaisan Pascal Schnyder. Une course particulièrement difficile techniquement où la recherche de l'adhérence, que ce soit dans la rivière ou sur les rochers poussiéreux, constituait le défi majeur de l'épreuve. L'équipe helvétique a fait preuve d'une grande cohésion se relayant constamment tout au long des 15 zones à parcourir deux fois. Un bilan final positif compte tenu du fait que les autres nations comptent un ou plusieurs pilotes participant régulièrement au championnat du monde de la discipline. |||



Schweizer Team: Die Jurassier Noé Pretalli und Valentin Leiser sowie der Walliser Pascal Schnyder. Dazu Christian Schnyder (VS) und Luca Reber (BE). Unterstützung und Dolmetscher Caroline Carpinteiro; Manager Walter Wermuth



Trial in Action – Noé Petralli ...



... Valentin Leiser ...



... Pascal Schnyder



COMBO 2022 180 LUX

Das Fox 180 Lux Jersey besteht aus feuchtigkeitsableitendem Gewebe und sorgt somit für einen trockenen und bequemen Tragekomfort. Die Fox 180 Lux Hose ist mit der RAP-Konstruktion (Rider Attack Position) ausgestattet. Das Articulated-Fit-Design, kombiniert mit strategisch angeordneten Stretchpanels, bietet Flexibilität und eine natürlichere Bewegungsfreiheit auf der Maschine. Hitze- und reibungsbeständige Lederprotektoren auf beiden Knien bieten zusätzlichen Schutz in den am stärksten beanspruchten Zonen.

Le maillot Fox 180 Lux est fabriqué dans un tissu qui évacue l'humidité pour un port sec et confortable. Le pantalon Fox 180 Lux est doté de la construction RAP (Rider Attack Position). Le design Articulated Fit, associé à des panneaux extensibles stratégiquement placés, offre une flexibilité et une amplitude de mouvement plus naturelle sur la moto. Des protections en cuir résistant à la chaleur et aux frottements sur les deux genoux offrent une protection supplémentaire dans les zones les plus sollicitées.



VERFÜGBAR

ab **CHF 59.90**

inkl. 7.70% MwSt.

1 Stk. **BESTELLEN**



- + Kauf auf Rechnung
- + Täglicher Versand ab Lager
- + EU-angepasste Tiefpreise

- + Persönliche Beratung
- + Gratis Versand ab CHF 150.-
- + Ladenlokal und Onlineshop



Valentin Guillod schafft das Champions-Double!

Die 2. Saisonhälfte liess alle Mühen und Probleme der Pandemie hinter sich! Linden läutete die entscheidende Phase der Schweizermeisterschaft mit einer tollen Veranstaltung ein. Ohne einschneidende Massnahmen, dafür mit nur 500 erlaubten Zuschauern pro Tag zogen die Emmentaler ein tolles Rennen bei bestem Motocross Wetter durch.



Sepp Betschart: Valentin Guillod war der Fahrer des Weekends. Der SM Leader buchte 3 Laufsiege und musste nur seinem Teamkollegen Arnaud Tonus einen Lauf überlassen. Tonus holte sich so

den Gesamtsieg der Open Kategorie. In der MX2 Kategorie wurde Guillod vom jungen WM Piloten Kevin Brumann gefordert, der beide Male hinter dem Leader ins Ziel kam. Alexandre Marques und Franco Betschart teilten sich dahinter die Punkte. Dank dem besseren 2. Lauf stieg Betschart als Gesamt-Dritter auf das Podest. Dahinter lieferten Joel Elsener und Ramon Keller regelmässige Rennen ab. Stark war die Leistung des blutjungen Italieners Andrea Rossi! Rossi dominierte am Samstag die Lites Klasse mit 2 Laufsiegen und nutzte die Gelegenheit am Sonntag bei den MX2 Piloten zu starten. Zwei mal Platz 4 auf der 125er Maschine sprechen eine klare Sprache! Der andere Hochkaräter im Feld war Stephen Rubini den man aus der MX2 Weltmeisterschaft kennt. Er lieferte sich mit Guillod einen tollen Fight, ehe ihn ein abgescherter Ritzel aus dem Rennen warf. Das zweite Rennen beendete der

Franzose knapp hinter Valentin Guillod. In der Openklasse fuhr Arnaud Tonus das ganze Rennen hinter Guillod. Dabei machte es den Anschein, als wolle der Genfer den Leader gar nicht angreifen. So siegte Guillod knapp vor Tonus und dessen Teamkollegen Petr Polak. Loris Freidig zeigte einen starken 4. Rang vor dem heimischen Publikum. Er verwies Alain Schafer und Nick Triest auf die folgenden Ränge. Kurz vor dem 2. Lauf ging ein kräftiges Gewitter über dem Renngelände nieder. Tonus nutzte eine Unsicherheit von Guillod aus und stürmte zum Lauf- und Gesamtsieg. Hinter Guillod folgten Schafer, Polak und erneut Lokalmatador Freidig.

Das Rennen des Jahres fand in Grosswangen statt. Die engagierten Luzerner Veranstalter nahmen volles Risiko und Kosten auf sich, und organisierten ein Zuschaueroffenes Event nach der 3G Regel. Sie wurden dafür von 6500 begeisterten Zuschauern belohnt. Valentin Guillod war der Mann der Rennen, indem er alle Läufe gewann! Zuerst sicherte sich der Fribourger vorzeitig den Schweizermeister Titel in der MX2 Klasse. Danach realisierte er mit weiteren Laufsiegen den vorzeitigen Titelgewinn in der offenen Kategorie. Dieses Kunststück war zuletzt Julien Bill im Jahr 2012 gelungen. In der kleinen Kategorie war wiederum Kevin Brumann mit 2. Rängen erfolgreich. Ramon Keller sicherte sich mit zwei 4. Plätzen das dritte Podium. Ein längst fälliges Top-Ergebnis lieferte Nico Häusermann. Platz 3 im ersten Lauf, inklusive einiger Führungsrunden sprechen für den Speed des Aargauers. Auch der Exil-Australier Dylan Marchand zeigte im 2. Rennen seine Klasse mit dem dritten Rang. Unglücklich kämpfte Franco Betschart, der trotz der mässigen Resultate Platz 2 in der SM verteidigte. Für Aufsehen sorgte Junioren Champion und Lites Leader



**Valentin Guillod,
MX Open- und
MX2 Champion**

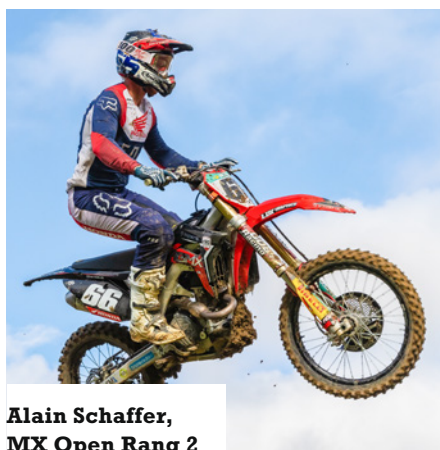
Article en français

dans le MOTOnews 05/2021

Alberto Brida. Der junge Italiener erzielte die Ränge 6 und 8! Bei den Open hatte Guillod auf seiner Meisterfahrt keine wirklichen Gegner. Loris Freidig machte mit einem starken 2. Platz im ersten Lauf seine Ambitionen deutlich. Ihm folgten Alain Schaffer und der Littauer Dovydas Karka. Alessandro Contessi realisierte nach einem mässigen Start noch den 5. Rang. Die gleichen Piloten waren auch im 2. Lauf vorne dabei und wurden noch vom Belgier Nick Triest und dem Spanier Arcarons komplettiert. Valentin Guillod, Alain Schaffer und erstmals Loris Freidig strahlten vom Siegerpodest. Ein Desaster setzte es für Nicolas Bender ab. War er in der ersten Saisonhälfte noch ständig in der Spitzengruppe, plagte ihn in Linden und Grosswangen ein rätselhafter Energiemangel, der bis Payerne anhielt.

In Payerne folgte der Abschluss und die Kür von Guillod! In der MX2 Klasse musste der Fribourger zwar dem Franzosen Adrien Malaval den Vortritt lassen, doch schon im 2. Rennen rückte Guillod die Sache wieder ins richtige Licht. Franco Betschart zeigte zwei Mal den dritten Rang und sicherte sich damit überlegen die Vize-Krone. Nick Triest startete ausnahmsweise in der kleinen Klasse und zeigte auf 4 und 2 ansprechende Leistungen.

Ein schwaches Nervenkostüm verhinderte den dritten Meisterschaftsrang von Ramon Keller. Die Ränge 16 und 11 spielten dem Belgier Bryan Boulard in die Hände, der sich so noch das Meisterschaftspodium schnappte. Erwähnenswert ist die Leistung von Robin Scheiben, der anfangs als Kandidat für das Meisterschaftspodium gehandelt wurde. Ein Kahnbeinbruch machte das Jahr zunichte. In Payerne kam Scheiben mit 6 und 8 stark zurück! In der Open Klasse hatte sich überraschend der zurückgetretene WM Pilot Gautier Paulin angemeldet! Das hielt Valentin Guillod nicht davon ab, den ersten Lauf zu gewinnen. Paulin revanchierte sich dafür mit einem Start-Zielsieg im 2. Heat, was zugleich auch den Gesamtsieg bedeutete. Guillod leistete sich noch einen Ausrutscher wurde nur gerade 8. Im zweiten Lauf. Wie in Grosswangen erzielte Loris Freidig Spitzenränge, und stieg zusammen mit Paulin und Guillod auf das Podium. Cyrill Scheiwiller hatte für Payerne den Rücktritt seiner Karriere bekannt gegeben. Mit Rang 4 und 7 konnte sich Cyrill würdig von seinen Fans verabschieden. Damit ging in Payerne eine superspannende Inter Meisterschaft zu Ende. Die restlichen Kategorien werden voraussichtlich in Arcey/F ihre Entscheidungen ausfahren. III



Alain Schaffer,
MX Open Rang 2



Nicolas Bender,
MX Open Rang 3



Franco Betschart,
MX2 Rang 2



Bryan Boulard,
MX2 Rang 3



**v.l.n.r.: Alain Schaffer,
Valentin Guillod
und Nicolas Bender**

Schweiz in den Top 10 am Motocross of Nations in Mantova, Italien

Suisses dans les TopTen du Motocross des Nations à Mantova Italie

33 Nationen haben sich bei der FIM zum MXoN eingeschrieben, in einem «normalen» Jahr sind es immer die drei besten Piloten des jeweiligen Landes. Dieses Jahr war es leider nicht ganz so: Einige Werkspiloten aus der noch laufenden WM-Saison erhielten von ihren Teams infolge Unfallgefahr keine Starterlaubnis zum MXoN 2021. So auch unser WM-Driver (im Moment auf Rang 6) Jeremy Seewer, sodass leider kein Top Resultat unseres Teams möglich war.

W.L. Der Start zum ersten Rennen war dann aber sensationell: Arnaud Tonus (MXGP) holte den Hole Shot, kämpfte tapfer und sah als 4. die Zielflagge. Anstelle von Seewer nominierte die FMS den starken EMX 250 «Nachwuchs-Jüngling» Mike Gwerder (MX2), der sich tapfer wehrte und mit Rang 30 ein zählbares Resultat abliefern konnte.

Start zu Rennen zwei, das nächste Highlight: Valentin Guillod Open schoss vor allen WM-Drivern wie z.B. Jeffrey Herlings, Van Doninck usw. aus der Startanlage und holte den zweiten Hole Shot für die Schweiz. Die grossen Namen haben ihn im gesamten Rennen nicht beeindruckt. Der Lohn war ein sensationeller Rang 2. Mike Gwerder (MX2) kämpfte auch in seinem 2. Rennen (nach nur 1 Std. Pause) mit viel Einsatz. Rang 30 konnte dann jedoch als Streichresultat genommen werden.

Nach dem zweiten Rennen stand die Schweiz mit 36 Punkten auf Rang 5. Es brauchte also nur noch zwei gute Resultate der Profis Tonus und Guillod im letzten Lauf.

Der Regen hatte in der Pause den Parcours in ein schweres Gelände verwandelt. Es musste dann so auch viel Glück dabei sein, um beim Startgedränge nicht unter die Räder zu kommen. Dieses hatten aber unsere beiden Eidgenossen nicht und kamen am Schluss des Feldes aus der ersten Runde. Sie kämpften sich dann aber tapfer nach vorne. Die Ränge 18 für Guillod und 26 für Tonus reichten dann nur noch für Gesamtrang 8 mit 83 Punkten. Zum Trost: Österreich Platz 10, Deutschland Rang 11!

Am MXoN wurde auch das Super Finale des YAMAHA bLUcRU Europa Cup's in den Nachwuchsklassen 65cc / 85cc / 125cc ausgetragen. Im Finale der 85cc Klasse ist der 14-jährige Schweizer Nachwuchspilot Noe Zumstein sensationell mit Rang 3 auf das Podest gefahren. Gratulation!

Im Finale der 125cc sicherte sich Loris Birrer den 18. Rang und in der Kategorie 65cc beendete Mateo Kurmann das Rennen leider ohne Punkte. III



#33 Valentin Guillod, Yamaha, Open
Daniel Zollinger, Teammanager
#32 Mike Gwerder, KTM, MX2
#31 Arnaud Tonus, Yamaha, MXGP



Team-Präsentation



2 Holeshots für die Schweiz



Mike Gwerder und Patrick Kalberer



Valentin Guillod und Pascal Meyer



Arnaud Tonus und Aurelien Herboz

33 nations se sont inscrites à la FIM pour le MXoN, dans une année «normale», ce sont toujours les trois meilleurs pilotes de chaque pays. Cette année, malheureusement, ce n'était pas tout à fait comme ça, quelques pilotes d'usine de la saison du CM en cours n'ont pas reçu de permission de départ pour le MXoN 2021 de leurs équipes respectives en raison du risque d'accidents. De même que notre pilote CM (actuellement au 6^{ème} rang) Jeremy Seewer, donc malheureusement aucun meilleur résultat pour notre équipe n'a été possible.

Le départ de la première course a été sensationnel : Arnaud Tonus MXGP remportait le Hole Shot, se battait courageusement et voyait le drapeau d'arrivée en 4^{ème} position. À la place de Seewer, la FMS a nommé le très bon jeune talent EMX 250 Mike Gwerder MX2 qui s'est courageusement défendu et a livré un résultat quantifiable avec le 30^{ème} rang.

Au départ de la deuxième course, le prochain moment fort, Valentin Guillod Open battait tous les pilotes CM, Jeffrey Herlings, Van Dongen etc. à la grille de départ et remportait le deuxième hole shot pour la Suisse. Les noms renommés ne l'ont pas impressionné durant toute la course et un sensationnel 2^{ème} rang le récompensait. Quant à

Mike Gwerder MX2, il se battait aussi avec un gros engagement dans la seconde course (après seulement 1 heure de pause), le 30^{ème} rang réussi comptait alors comme résultat biffé.

Après la deuxième course, la Suisse se classait avec 36 points au 5^{ème} rang. Il n'a donc fallu que deux bons résultats des professionnels Tonus et Guillod pour la dernière manche.

La pluie durant la pause avait transformé le circuit en terrain difficile, il fallait donc avoir beaucoup de chance pour ne pas passer sous les roues dans la bousculade du départ. Mais la chance n'était pas du côté de nos deux confédérés, ils se plaçaient en dernière position après le premier tour, se battaient ensuite courageusement vers l'avant. Les rangs 18 pour Guillod et 26 pour Tonus étaient alors suffisants comme consolation devant l'Autriche 10^{ème} rang et l'Allemagne 11^{ème} rang !

Au MXoN avait également lieu la super finale du YAMAHA bLUcRU Europa Cup dans la classe des jeunes talents 65cc / 85cc / 125cc. Dans la finale de la classe 85ccm, le jeune talent suisse de 14 ans Noe Zumstein réussissait la sensationnelle 3^{ème} place du podium. Toutes nos félicitations !

Dans la finale 125cc, Loris Birrer a obtenu le 18^{ème} rang et dans la catégorie 65cc, Mateo Kurmann a malheureusement terminé l'épreuve hors des points. III



YAMAHA bLUcRU Europa Cup: Startfeld Kat. 85cc mit Noe Zumstein

Enduro SM – die drei entscheidenden Sekunden

Im Jura, auf dem Militärgelände von Bure, fand auf heimischem Boden das Finale der Schweizer Enduromeisterschaft statt. Der Inter-Champion musste im FMS-Sekretariat mit einem Sonntags-Sondereinsatz ermittelt werden.



Rolf Lüthi: Da musste auch Daniel Abbé, Präsident der FMS-Endurokommission, im Reglement nachschauen, um zu wissen, was nun zu tun sei: Nach dem letzten Rennen von Bure hatten in der schnellsten Kategorie, bei den Inter Open, der erfahrene Christophe Robert (38) und der junge Haudegen Luc Hunziker (21) mit den gleichen Rangierungen exakt gleichviele SM-Punkte ergattert. Robert (Husqvarna) siegte bei den ersten beiden Rennen in Frankreich und schien auf dem Weg zu seinem sechsten Titel. Doch da war Luc Hunziker (GasGas), dessen Formkurve nach einem vierten Platz beim Saisonauftakt nach oben zeigte und in Bure mit hochspektakulärer Fahrweise beide Renntage gewann. Hätte Robert in Bure beide Male Platz 2 belegt, wäre er mit zwei Punkten Vorsprung Meister gewesen, doch am zweiten Renntag

schob sich der Walliser Kélien Michaud vor Robert auf Platz 2. Damit hatten Robert und Hunziker 2021 je zwei Siege, je einen zweiten, einen dritten und einen vierten Platz herausgefahren. Im diesem hochgradig unwahrscheinlichen Fall sind gemäss Reglement sämtliche Sonderprüfungszeiten zu addieren. Im FMS-Büro in Frauenfeld arbeitete sich deshalb in einem Sondereinsatz Sekretariatsmitarbeiterin Sina Rüsi durch die Zeitentabellen. Als Abbé im Festzelt von Bure zur Rangverkündigung der Schweizer Meisterschaft rief, machte er es natürlich spannend, indem er zuerst die drei Bestplatzierten aller anderen Kategorien zur Medaillenübergabe zum Podest bat. Als nach Michaud, dem Gesamtdritten der Inter-Kategorie, schliesslich Hunziker aufgerufen wurde, um ihm die Medaille des Vizemeisters umzuhängen, war klar: Der Schweizer Enduromeister 2021 der Kategorie Inter Open heisst Christophe Robert. Er hat über alle während der Saison gefahrenen Sonderprüfungen Luc Hunziker um drei Sekunden distanziert. Ohne SM-Goldmedaille reiste die Familie Hunziker dennoch nicht aus Bure ab: Lucs Vater Urs gewann den Meistertitel bei den Veteranen. III



v.l.nr.: Luc Hunziker (2.),
Christoph Robert (1.)
und Kélien Michaud (3.)

**Die SM 2021 sämtlicher Klassen
folgen in MOTOnews 5/21**

Ce rapport et le cpl. Enduro SM 2021 en français suit dans le MOTOnews 5/21



**Luc
Hunziker**



**Kelien
Michaud**



Christophe Robert

Noch 2 gute Resultate bis zum WM Titel

Encore 2 bons résultats jusqu'au titre CM

Insgesamt 125 Punkte kann man in der Sidecars WM noch einfahren. 50 Punkte am britischen Grand Prix in Brands Hatch vom 15 – 17. Oktober und 75 Punkte am Finale in Estoril, Portugal vom 29 – 31. Oktober.

W.L.

Mit 55 Punkten Vorsprung auf die britischen Verfolger Ellis / Clement startet das Schweizer Team Markus Schlosser / Marcel Fries in das WM-Finale.

Markus bestätigt dass Sie selber aber auch ihr Gespann LCR-F1 – Yamaha R6 – 600ccm in Topform sind und weitere Spitzenresultate möglich sein sollten.

Wir wünschen den beiden sympatischen und erfahrenen Sidecars- Racern Markus und Marcel, aber auch dem ganzen Team für das Finale der WM 2021, dass der Traum vom WM-Titel Tatsache wird. III

Au total 125 points peuvent être encore récoltés au CM Sidecars : 50 points au Grand Prix d'Angleterre à Brands Hatch du 15-17 octobre et 75 points lors de la finale à Estoril au Portugal du 29-31 octobre.

L'équipe suisse Markus Schlosser / Marcel Fries prend le départ de la finale CM avec 55 points d'avance sur les poursuivants britanniques Ellis / Clement.

Markus confirme qu'eux-mêmes mais aussi leur sidecar LCR-F1-Yamaha R6-600cmm sont en superbe forme et que d'autres résultats excellents seraient également possibles.

Nous souhaitons aux deux pilotes sidecars sympatiques et expérimentés Markus et Marcel mais aussi à toute l'équipe pour la finale de la Coupe du monde 2021 que le rêve du titre de champion du monde devienne réalité. III



Bereit für den Herbst?

Lenkerstulpen

von Bagster

XMA020

UVP CHF 59.-



heizbare Lenkerstulpen

von Kappa

KS604

UVP CHF 189.-



Handwärmer

von Bike It

HM01

UVP CHF 59.-



Beindecke

von moto eleven

M11-3501

UVP CHF 89.-

powered by
freidig
MOTO-ACTIVE
freidigmotoactive.ch



Die neue Suzuki GSX-S950

La nouvelle Suzuki GSX-S950

Die brandneue Suzuki GSX-S950 bietet ihrem Fahrer sportlichen Fahrspass auf einem neuen Niveau.



Suzuki: Herzstück des aggressiv gestylten Street-Fighters ist eine intensiv überarbeitete Version des 999 Kubik-Supersport-Aggregats mit beeindruckender Drehmomententfaltung. Dank modernster Assistenzsysteme verbindet die GSX-S950 sportliche Leistung mit bester Fahrbarkeit.

Die wichtigsten Produkt-Features

- » Unverwechselbarer Sound
- » Die kompakte 4-2-1 Auspuffanlage besitzt ab dem Sammler ein Layout, das das Suzuki ExhaustTuning (SET) -System und den Schalldämpfer völlig neu positioniert. Hocheffiziente Katalysatoren und ein ausgeklügeltes Kammerdesign helfen, die Abgasnorm Euro 5 zu erfüllen.

Drei Farben stehen zur Auswahl

- » Metallic Triton Blue (YSF)
- » Pearl Brilliant White (YUH)
- » Metallic Mat Black No. 2 (YKV)

Verfügbarkeit und Preis

Die neue GSX-S950 ist in der Schweiz ab September 2021 bei den Suzuki Fachhändlern in den obengenannten drei Farben für CHF 12'495.- verfügbar. |||



La toute nouvelle Suzuki GSX-S950 offre à son pilote un plaisir de conduite sportive d'un nouveau niveau.

Suzuki: Au cœur de ce Street Fighter au style agressif se trouve une version intensivement révisée du moteur Supersport de 999 cm³, qui délivre un couple impressionnant. Grâce à des systèmes d'assistance de pointe, la GSX-S950 associe des performances sportives à une excellente maniabilité.

Principales caractéristique du produit

- » Un son distinctif
- » Le système d'échappement compact 4-2-1 présente une disposition des collecteurs vers le haut qui repositionne complètement le système Suzuki Exhaust Tuning (SET) et le silencieux. Des convertisseurs catalytiques à haut rendement et une conception sophistiquée de la chambre permettent de respecter les normes d'émissions Euro 5.

Un trio de choix de couleurs de carrosserie

- » Metallic Triton Blue (YSF)
- » Pearl Brilliant White (YUH)
- » Metallic Mat Black No. 2 (YKV)

Disponibilité et Prix

La nouvelle GSX-S950 sera disponible en Suisse à partir de septembre 2021 chez les concessionnaires Suzuki en trois couleurs pour CHF 12'495.- |||



Sandra Keller gewinnt MX Swiss Women Cup 2021

An 7 Veranstaltungen mit Total 13 Läufen wurde im schwierigen Corona-Jahr 2021 der MX Swiss Women Cup ausgetragen.

W.L. 28 Ladies haben gezeigt, dass Motocross auch für junge Frauen immer beliebter wird. Anlässlich der Finalläufe in Amriswil konnte der FMS-Nachwuchstrainer Andi Baumgartner (ganz rechts), die hart erkämpften Medaillen und Auszeichnungen an folgende Fahrerinnen überreichen:

- » **1. Rang:** Sandra Keller (Cupsiegerin)
Schlatt III Kawasaki III 320 Punkte
- » **2. Rang:** Suzy Tausch
Günsberg III Kawasaki III 279 Punkte
- » **3. Rang:** Joyce Zachmann
Diessenhofen III KTM III 236 Punkte
- » **4. Rang:** Michelle Zünd
Kriessern III KTM III 232 Punkte



Werbung | Publicité

Foodtrucks **Getränkestände**

Töffausstellung

17.10.21 09.00 Uhr Geländeöffnung

Demoläufe (keine Rennen):
 09.30 und 14.00 Uhr Solomaschinen 1976 bis 2021
 10.30 und 14.50 Uhr Seitenwagen 1955 bis 2021
 11.25 und 15.45 Uhr Solomaschinen bis 1975

13.00 Uhr **Motocross Schupfart Revival-Lauf**

Eintritt ab 16 Jahren: CHF 10.-
 Zutritt mit Covid-Zertifikat

Ein Schuss in den Rücken

Un coup de feu dans le dos

Keine Parkgebühren für Roller und Motorräder in Schweizer Städten!



SFMR: Der Schweizer Branchenverband motosuisse betrachtet Parkgebühren für motorisierte Zweiräder in Städten und Agglomerationen als kontraproduktiv. Sie sind lediglich eine neue Geldeinnahmequelle und laufen der Verkehrsentsflechtung und der Entstopfung der Innenstädte klar zuwider.

Der Bundesrat erlaubt den Schweizer Städten und Gemeinden gemäss der am 20. Mai getroffenen Änderung der Signalisationsverordnung Art. 48b, ab 2021 Parkgebühren nicht mehr nur für Autos, sondern auch für Motorräder und Roller sowie für E-Bikes und sogar Motorfahrräder zu verlangen. Mehrere grosse Schweizer Städte überlegen sich bereits, eine solche Regelung im Rahmen von neuen Parkplatzkonzepten – mit nummerierten Feldern und Parkuhren für Zweiräder – einzuführen.

Kontraproduktive Massnahme

Der Branchenverband motosuisse wehrt sich entschieden gegen solche Massnahmen. Er betrachtet eine Abschreckung mit Parkgebühren als kontraproduktiv, da Roller und Motorräder viel weniger Raum beanspruchen als Autos. Parkgebühren für Zweiräder seien lediglich eine willkommene, neue Geldeinnahmequelle für die Gemeindekassen. Sie würden den Anstrengungen zur Entstopfung der Innenstädte und allgemein zur Verkehrsentsflechtung klar zuwiderlaufen.

Die Vorteile von Rollern und Motorräder in Stadt und Agglomeration

Der Branchenverband verweist mit Nachdruck auf die unbestreitbaren sowie verkehrs- und umweltpolitisch wertvollen Vorteile von motorisierten Zweirädern im Stadt- und Agglomerationsverkehr:

- » minimaler Platzbedarf, sowohl in Fahrt als auch beim Parkieren
- » deutlich geringerer Treibstoffverbrauch als ein Automobil
- » insbesondere Roller sind ein kosten- und unterhaltsgünstiges Transportmittel für eine breit gefächerte Bevölkerungsschicht
- » Fahrzeugauslastung mindestens 50 Prozent
- » Zweipersonen-Tauglichkeit
- » hohe Agilität
- » keine «Leerfahrten» auf der Suche nach freien Parkplätzen
- » moderne Technik (Katalysatoren, ABS)
- » hoher Schutzfaktor in Corona-Zeiten III

Pas de frais de stationnement pour les scooters et les motos dans les villes suisses !

OSMS: motosuisse, l'association suisse de l'industrie motos et scooters, considère que la redevance de stationnement pour les deux-roues motorisés dans les villes et les agglomérations est contre-productive. Ils ne sont qu'une nouvelle source de revenus monétaires et vont clairement à l'encontre du dégroupage du trafic et de la décongestion des centres-villes.

Conformément à la modification de l'ordonnance sur la signalisation, art. 48b, effectuée le 20 mai, le Conseil fédéral autorise les villes et les communes suisses à percevoir des taxes de stationnement à partir de 2021, non seulement pour les voitures, mais aussi pour les motos et les scooters, ainsi que pour les e-bikes et même les motocyclettes. Plusieurs grandes villes suisses envisagent déjà d'introduire une telle réglementation dans le cadre de nouveaux concepts de stationnement - avec des champs numérotés et des parcmètres pour les deux-roues.

Une mesure contre-productive

motosuisse, l'association suisse de l'industrie motos et scooters, est fermement opposée à de telles mesures. Elle considère que la dissuasion par les frais de stationnement est contreproductive, car les scooters et les motos prennent beaucoup moins de place que les voitures. Les frais de stationnement pour les deux-roues ne sont qu'une nouvelle source de revenus bienvenue pour les caisses municipales. Elles iraient clairement à l'encontre des efforts déployés pour débloquer les centres-villes et, d'une manière générale, pour dégroupier le trafic.

Les avantages des scooters et des motos dans les villes et les agglomérations

L'association souligne les avantages indéniables et précieux des deux-roues motorisés dans le transport urbain et d'agglomération, tant en termes de politique des transports que de politique environnementale :

- » l'espace minimum requis, tant en déplacement qu'en stationnement
- » une consommation de carburant nettement inférieure à celle d'une automobile
- » Les scooters, en particulier, sont un moyen de transport rentable et nécessitant peu d'entretien pour une large
- » Utilisation des véhicules à au moins 50 %
- » Adéquation pour deux personnes
- » une grande agilité
- » pas de «voyages à vide» à la recherche de places de parking gratuites
- » la technologie moderne (catalyseurs, ABS)
- » facteur de protection élevé en temps de corona. III



Sorex-Tour 2021



60 km Ausfahrt mit Vélosolex

Walter Wermuth: Knapp 50 Teilnehmer machten sich zur ersten Ausfahrt im Berner Mittelland auf und kamen an einem sonnigen Tag im Juni 2021 in Münchenbuchsee an. Ein Drittel der Benzinliebhaber (1,5 Liter pro 100 km) war weiblich und das Durchschnittsalter lag bei rund 55 Jahren. Die Strecke war durch FMS Motorradfahrer gesichert, die den Verkehr leiteten. Pausen unter anderem eine Mittagspause gab den Liebhabern dieses Kultobjektes die Möglichkeit, ihre Eindrücke und Empfindungen auszutauschen.

Eine Organisation des VéloSoleX Schweiz

Helene: «Für meine Schwester Isabelle und mich hat alles vor vielen Jahren begonnen, als mein Vater meiner Mutter ein altes Sorex geschenkt hat, und es selber restaurierte. Im Juni 2018 haben wir am Sorex Treffen in Rodemack (Moselle, Frankreich) teilgenommen und dies inspirierte uns ein internationales Sorex Treffen auch in der Schweiz zu organisieren. Zu Hause verfolgten wir die Idee und gründeten den Verein «VéloSoleX Schweiz». Michael Mäder ebenfalls ein passionierter sagt: «Diese Ausfahrt hätte 2020 stattfinden sollen, musste wegen Covid um ein Jahr verschoben werden. Dieses Jahr konnten wir diese Veranstaltung durchführen, die Strecke war sehr lustig und bekam viel Lob von den Teilnehmern, und somit sind wir alle ungeduldig, dies in einem oder zwei Jahren wieder durchzuführen».

Vélosolex, das 2-Rad das von selbst rollt

Vélosolex wurde in den Jahren 1940 bis 1988 (Total 5 Mio. Stück) in Frankreich produziert, in vielen Ländern auch in der Schweiz erfolgreich als erstes «Velo mit Hilfsmotor» verkauft und gefahren. III



Auf dem Land unterwegs –
der Verein VeloSoleX Schweiz



50 Passionierte
Sorex-Vans

Virée de 60 km en Vélosolex

Walter Wermuth: Ce sont près de 50 participants qui ont pris le départ pour une randonnée dans la campagne bernoise avec départ et arrive à Münchenbuchsee par une belle journée ensoleillée du mois de juin 2021. Un tiers des amateurs d'odeur de benzine (1,5 litres pour 100 km) représentait le genre féminin et la Moyenne d'âge se situait vers les 55 ans. Le parcours sur route libre était sécurisé par trois motards qui faisaient la circulation dans les carrefours et les ronds-points. Plusieurs haltes dont la pause de midi a permis à ces amateurs de l'objet culte d'échanger leurs impressions et leurs sensations.

Une organisation du Velosolex Schweiz

Helene : «Pour ma sœur Isabelle et moi, tout a commencé avec le fait qu'il y a de nombreuses années, mon père a offert à ma mère un vieux solex et l'a restauré lui-même. En juin 2018, nous avons assisté à une rencontre Sorex à Rodemack (Moselle – France) et cela nous a donné l'idée d'organiser une rencontre internationale solex en Suisse. De retour à la maison, nous avons poursuivi l'idée et fondé l'association VeloSoleX Suisse Michael Mäder également un passionné du galet. Cette randonnée aurait dû avoir lieu en juin 2020, mais il a dû être reporté d'un an à cause du Covid. Cette année encore, nous n'avons malheureusement pas pu organiser l'événement comme nous l'avions imaginé mais le parcours de remplacement a été très amusant et a reçu un si bon écho que nous sommes tous impatients de reprendre le fil dans un an ou deux».

Vélosolex, la bicyclette qui roule toute seule

Le Vélosolex fut produit en France depuis les années 40 jusqu'à 1988 à plus de cinq millions d'exemplaires. Un vélo puis un cadre spécifique avec un moteur 2T de 49 cm³ et une transmission directe entraînant la roue avant par galet. C'est devenu aujourd'hui un engin culte et mythique. III

KTM Super Adventure 1290

«Ready to Race» könnte man auch mit der Super Adventure 1290, wenn man dann dürfte! Es geht aber auch gemütlich oder sportlich und stressfrei auf der Reise.

W.L.

Ja, der praktisch vibrationsfreie 160 PS (138 Nm) LC8-V2-Motor ist eine Wucht, zieht flott bei 4'000 U/min. mit 130 km/h seine Bahn und das bei einem sparsamen Verbrauch von ca. 5l pro 100 km. Wenn du aber (dort wo man darf) bei 150 km/h Vollgas gibst, musst du dich am Lenker festhalten. Die LC8-Power zieht dich in «no time» bei guter Stabilität bis 240 km/h – das ist gewaltig. Das Fahrwerk mit dem ultrasteifen Chrom-Molybdän-Gitterrohrrahmen und den optimal abgestimmten WP Federelementen sind

für die Super Adventure gebaut und lassen das 243 kg (inkl. 23 l Tankvolumen) Bike wendig und flink bewegen.

Die Super Adventure bietet natürlich auch den «Freaks» alle heute üblichen Elektronik-«Errungenschaften» wie z.B. LED-Scheinwerfer mit integriertem Kurvenlicht, Radarsensoren zur Abstandsregelung, 7 Zoll TFT-Farbdisplay mit optimal sichtbaren Anzeigen, 6-Wege-Schalter zur Aktivierung unzähliger Einstellungen, uvm.

Die Super Adventure muss nur alle 15'000 km zum Service und macht in allen Einsatzbereichen wie z.B. Softenduro, Citytounen, Pässe und Langstrecke für den angemessenen Preis von CHF 20'290.– viel Freude. |||

Super Adventure, Übernahme

Mise à disposition de la Super Adventure





LED Scheinwerfer

Lampes LED



6 Wege Schalter

Commutateur à 6 positions



Kombi-Instrumente, 7 Zoll

Instruments combinés, 7 pouces



Der Pass-King

Le roi des cols



Mit 6 Days-Endurobikes

Avec les bikes Enduro du 6 Days



«Ready to Race»: nous pourrions aussi le faire avec la Super Adventure 1290, si cela était permis! Mais elle convient également pour un voyage détendu ou sportif et sans stress.

W.L.

Oui, le moteur LC8-V2 pratiquement sans vibration de 160 PS (138Nm) est une puissance, monte rapidement à 4'000 t/min à 130 km/h pour une consommation économique d'env. 5 litres/100 km. A une vitesse de 150 km/h, si tu peux (où ceci est autorisé) accélérer à plein gaz, tu dois te tenir au guidon du fait que la puissance du LC8 te propulsera en toute stabilité et en rien de temps jusqu'à 240 km/h, c'est vraiment énorme.

Le châssis avec cadre tubulaire chromé ultra-rigide – molybdène – et les éléments de suspension WP parfaitement optimisés et conçus pour la Super Adventure permettent une conduite maniable et rapide de cette moto de 243 kg (inclus un réservoir de 23 litres).

La Super Adventure offre naturellement aussi aux passionnés tous les accessoires habituels électroniques!! par ex. lampes LED avec feux de virage intégrés, capteurs radar pour le contrôle à distance, écran couleur TFT 7 pouces avec affichages parfaitement visibles, commutateur à 6 positions pour activer de nombreux réglages, etc. etc.

Nécessitant un service que tous les 15'000 km, la Super Adventure procure beaucoup de plaisir dans tous les domaines d'utilisation comme enduro – tours citadins – cols – virées de longues distances, ceci pour un prix modéré de CHF 20'290. – III

«Don't mess it up» – Neue Motorradkampagne für Jugendliche

Jugendliche haben auf dem Motorrad ein besonders hohes Unfallrisiko: Zwischen 2016 und 2020 verletzten sich 281 Bikerinnen und Biker im Alter von 15 bis 17 Jahren schwer, 4 verloren ihr Leben.

2021 könnten die Unfallzahlen weiter ansteigen, da diese Altersgruppe seit diesem Jahr leistungsstärkere und damit schnellere Motorräder fahren darf. Die BFU reagiert mit einer neuen Präventionskampagne in den sozialen Medien, die Jugendliche mitentwickelt haben.



BFU: Unabhängig und flexibel von einem Ort zum anderen – für Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren hat die persönliche Mobilität einen grossen Stellenwert. Motorräder sind dabei aufgrund ihrer moderaten Anschaffungskosten sehr attraktiv. Doch junge Bikerinnen und Biker haben ein hohes Unfallrisiko. Zwischen 2016 und 2020 verletzten sich 281 Jugendliche bei einem Töffunfall schwer, 4 kamen ums Leben. In Relation zur Bevölkerungsgrösse passieren in ihrer Altersgruppe besonders viele schwere Motorradunfälle.

2021 könnte das Unfallgeschehen weiter zunehmen. Denn neu dürfen 15-Jährige Motorräder und Roller bis 45 km/h fahren, und 16-Jährige haben sogar Zugang zu 125 ccm-Maschinen. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt das Unfallrisiko – und wenn etwas passiert, nimmt auch die Verletzungsschwere zu. Hinzu kommt: Jungen Bikerinnen und Bikern fehlt es an Erfahrung und Routine, sie verhalten sich in diesem Alter risikoreicher und impulsiver und überschätzen sich schnell selbst. Zusammen mit den schnellen Maschinen kann das eine riskante Mischung sein. Deshalb lanciert die BFU gemeinsam mit der Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS eine neue Präventionskampagne in den sozialen Medien. Finanziert wird das dreijährige Projekt vom Fonds für Verkehrssicherheit FVS.

Kampagnenkonzept mit Jugendlichen entwickelt

«Uns war klar, dass wir neue Wege gehen müssen, um die Jugendlichen zu erreichen», erklärt Claudia Bucher, Kampagnenleiterin bei der BFU. «Deshalb haben wir das Kampagnenkonzept direkt mit Jugendlichen entwickelt. Immer wieder haben wir sie involviert und nachgefragt, wie wir sie am besten erreichen können und ob sie unsere Botschaften verstehen. Dabei konnten sie für verschiedene

Varianten voten», so Bucher weiter.

Die Herausforderung bestand darin, die überlebenswichtigen Präventionsbotschaften so zu verpacken, dass sie in die Welt der Jugendlichen passen. Herausgekommen ist eine Präventionskampagne, die auf den ersten Blick nicht danach aussieht. Ton und Bild entsprechen den Formaten, die Jugendliche in ihrer Freizeit auf dem Smartphone konsumieren. Der Claim «Don't mess it up» bringt dabei auf den Punkt, worauf es ankommt: «Wer auf dem Motorrad nicht aufpasst, kann es schnell vermässeln. Das ist nicht nur peinlich, sondern auch brandgefährlich», sagt Christoph Jöhr, Motorradexperte bei der BFU.

Präventionsbotschaft skurril und divers verpackt

Zum Kampagnenauftritt stehen fünf Spots (Beispiel 1: Hund Benny, Beispiel 2: Gärtner, Beispiel 3: Wolke 7) im Zentrum, die zum Beispiel auf Instagram, TikTok und Snapchat ausgespielt werden. Skurrile Settings und ein diverser Cast ziehen die Aufmerksamkeit auf sich. Die fünf zentralen Präventionsbotschaften werden plakativ herausgearbeitet: vorausschauend fahren, aufmerksam bleiben, genügend Abstand halten, vor Kurven runterbremsen und nur mit Schutzausrüstung aufs Bike steigen. In den nächsten Wochen kommen viele weitere Massnahmen hinzu. Mit Gewinnspielen werden die Jugendlichen animiert, sich auf dontmessitup.ch intensiver mit den wichtigen Botschaften auseinanderzusetzen. Auf klassische Kanäle wie Plakate oder TV wird ganz verzichtet. Die Kampagne ist auf drei Jahre ausgelegt und wird laufend evaluiert.

Weitere Infos unter dontmessitup.ch |||





Africa
Twin



Scan me!

Extrem robust

Von weiten Sanddünen bis zu vulkanischen Lavafeldern. Von dichten Wäldern bis zu schwarzen Sandstränden, mit der Africa Twin ist nichts unmöglich - das stärkste Motorrad für das härteste Terrain. Dank des charakteristischen 1100-ccm-Motors sind ihr keine Grenzen gesetzt, dazu eine fortschrittliche Technologie und ein leichter Fahrwerk für klassenbeste Fahreigenschaften. Entdecken Sie die neue Rallye Lackierung von der CRF450 inspiriert und dem serienmässigen Gepäckträger. Die Africa Twin ist für den Einsatz in jedem Gelände konzipiert. Bleibt nur noch eine Frage - sind Sie es auch?

Moved by Dreams



«Don't mess it up» – Nouvelle campagne de prévention moto à l'intention des adolescents

Le risque d'accident est particulièrement élevé chez les adolescents circulant à moto: de 2016 à 2020, 281 motocyclistes âgés de 15 à 17 ans ont été grièvement blessés et 4 ont perdu la vie. Les experts redoutent une hausse du nombre d'accidents en 2021. Depuis cette année, ces jeunes sont en effet autorisés à conduire des motos plus puissantes et donc plus rapides. C'est pourquoi le BPA lance une nouvelle campagne de prévention sur les réseaux sociaux, mise au point avec le concours d'adolescents.



BPA: Autonomie et flexibilité dans les déplacements: la mobilité individuelle est primordiale pour les jeunes âgés de 15 à 17 ans. Du fait de leur prix d'achat modéré, les motocycles présentent un attrait indéniable.

Pourtant, le risque d'accident est élevé pour les jeunes motards. De 2016 à 2020, 281 adolescents ont été grièvement blessés dans un accident et 4 ont perdu la vie. Cette tranche d'âge enregistre un nombre particulièrement important d'accidents graves par rapport à l'ensemble de la population.

Les experts redoutent une hausse de l'accidentalité en 2021. Les motos et scooters atteignant une vitesse maximale de 45 km/h peuvent être dorénavant conduits dès l'âge de 15 ans, et les motos de 125 cm³ dès l'âge de 16 ans. Le risque d'accident augmente avec la vitesse, tout comme la gravité des blessures en cas de collision. Sans compter que les jeunes motocyclistes manquent d'expérience et de routine. À cet âge, ils sont plus enclins aux comportements à risque, plus impulsifs et ont tendance à vite se surestimer. Associé à des engins rapides, le cocktail peut être explosif. Pour y remédier, le BPA lance une nouvelle campagne de prévention sur les réseaux sociaux en collaboration avec la Fédération Motocycliste Suisse (FMS). Ce projet de trois ans est financé par le Fonds de sécurité routière (FSR).

Un concept développé avec le concours d'adolescents

«Nous étions conscients que pour toucher la population jeune, nous devions sortir des sentiers battus», explique Claudia Bucher, responsable de la campagne auprès du BPA. «Pour y parvenir, nous avons élaboré le concept de la campagne en collaboration étroite avec des adolescents. Nous les avons impliqués à maintes reprises. Nous leur avons deman-

dé comment les toucher au mieux et s'ils comprenaient nos messages. Ils ont ainsi pu choisir entre différentes versions», ajoute-t-elle. Le défi consistait à présenter les messages de prévention essentiels de manière adaptée à leur univers. Résultat: une campagne de prévention qui n'en a pas l'air au premier abord. Le son et l'image sont conformes aux formats qu'utilisent les adolescents sur leur smartphone pendant leur temps libre. La devise «Don't mess it up» va droit au but et résume l'essentiel: «Une seconde d'inattention à moto et tout peut déraiper. Une imprudence est non seulement embarrassante, mais aussi très dangereuse», affirme Christoph Jöhr, expert au BPA.

Un message de prévention insolite, sous des formes variées

La campagne commence par cinq spots (exemple 1 ; exemple 2 ; exemple 3), diffusés notamment sur Instagram, TikTok et Snapchat. Ils captent l'attention en mettant en scène des situations insolites et un casting diversifié. Les cinq messages de prévention centraux sont concis: anticiper en conduisant, rester concentré, garder ses distances, freiner avant les virages et toujours porter des protections. De nombreuses actions viendront les compléter dans les prochaines semaines. Des concours inciteront les adolescents à se familiariser davantage aux messages essentiels sur dontmessitup.ch. Les canaux classiques – affiches ou spots télévisés – n'ont en revanche pas été retenus. Prévue sur trois ans, la campagne fera l'objet d'une évaluation régulière.

Plus d'informations sur dontmessitup.ch |||



Le Club Motorisé Martigny a fêté ses 100 ans !

Une longue histoire et un avenir radieux.



Jean-Bernard Egger: Lorsqu'un Club fête ses 100 ans, c'est toute une histoire de passion, de partage et d'amitié qui montrent que la vie d'un club peut perdurer longuement même si parfois il y a des hauts et des bas. C'est en 1921 que le Club est né, deux courses de vitesse occupent de suite les membres fondateurs avec la course de côte Martigny – Salvan et Martigny – La Forclaz. Puis les années se suivent avec des exploits sportifs dans plusieurs disciplines. En 1958, un Rallye des Trois pays avec Aoste et Chamonix voit le jour et vit encore de beaux jours en ce moment. En 1987 avec d'autres clubs, le Moto-Camp FIM est organisé en Valais. Une belle histoire d'amitié avec Gex débute sur un week-end avec une rencontre annuelle alternée en Suisse et en France. Dès 1995, le club dépose une marque de fabrique qui remporte un énorme succès avec son Expo-Moto qui se déroule tous les deux ans. Cette dernière est devenue la seconde plus grande manifestation en Suisse. En 2000, avec le soutien des clubs FMVs, l'organisation du 55^{ème} Rallye FIM est célébrée à Martigny avec 2000 participants de 35 pays. Durant ces vingt dernières années, le club a mis sur pied de nombreuses manifestations d'envergure avec la Fête des Champions du Sport FMS et la Fête du Tourisme. Nombreux sont les membres qui ont participé aux Rallyes FIM, Moto-Camp FIM et autres rassemblements importants.

Les 18 et 19 septembre derniers, le comité d'organisation sous la baguette de Julien Borgeat, accompagné de Rosalie Pellaud, Coraline Pellaud et Nicolas Taramarcas ont concocté une magnifique fête avec de nombreux bénévoles. Le samedi était réservé aux motards avec un rassemblement et deux balades dans la région. Les timbrages des carnets FMS et FMVs ont attiré des participants de la Suisse Romande mais également de la Suisse alémanique. La surprise est venue d'une dizaine de motocyclistes belges qui sont passés pour un bonjour de courtoisie. Une exposition de motos, des affiches et photos de l'histoire du club ont rencontré un beau succès. La soirée était réservée aux membres pour un excellent repas dans une ambiance bon-enfant. Un concours de trial sur un parcours sélectif a ravi de nombreux badauds mais aussi de nombreux sportifs. Malheureusement une pluie battante a rendu les conditions difficiles et retenu plus d'un à la maison. Malgré cela, le sourire était bien présent pour les acteurs. Ce que l'on peut retenir, on se rend compte que les passionnés des débuts, puis les suivants et la jeunesse auront fait vivre ce club. Le club de Martigny est l'un des plus actifs dans notre pays principalement pour le tourisme mais également pour le sport. Les jeunes du club ont une grande envie de faire perdurer cette passion. Le président du Club Dominique Durussel peut être fier d'avoir des membres motivés. Bon vent pour les cent prochaines années. Bravo à tous ! III

Photos: CMM



Trial du 100^{ème}



Moment de convivialité



Le président du club Dominique Durussel échange des idées avec les représentants de FMS et FMVs



Présence de la FMS

FMS Motorrad- Treffen in Le Mouret und Mugena

*Rassemblements de motos FMS
au Mouret et à Mugena !*



Riesenerfolg in Le Mouret und Tessin.



Motorrad Treffen in Le Mouret

Jean-Bernard Egger: Die Tourismus Kommission in Zusammenhang mit dem Restaurant La Croix Blanche hatte ein Motorradtreffen für die

Pässe- sowie Tourismus Fahrer zu einem geselligen Tag zusammen gebracht. Die Sicherheitskommission sowie verschiedene Handwerker hatten die Reise ebenfalls mitgemacht. Mehr als 250 Teilnehmer aus der ganzen Westschweiz dazu einige Deutschschweizer nahmen an diesen wunderbaren Tag teil. Wir können diesen Tag als riesigen Erfolg bezeichnen. Wir sehen uns im Jahr 2022 wieder!

Motorrad Treffen in Mugena

Der Auto-Moto Club Malcantonese übernahm die Aufgabe, die Motoristi in Mugena im Malcantone wieder zu vereinen. Luca und seine Freunde hatten alles gut organisiert, das Treffen fand in einer wunderschönen Region mit viel Sonnenschein statt. Viele Tessiner Club Mitglieder hatten uns mit ihrer Anwesenheit beehrt, was sehr geschätzt wurde. Die Etappe des FMS Tourismus Wettbewerbes war ein Riesenerfolg und das Rendez-vous im Jahr 2022 ist schon vorgesehen. III

**Enorme succès au Mouret
et belle réussite à Mugena au Tessin.**

Rassemblement moto au Mouret

Jean-Bernard Egger: La commission du tourisme associée au Restaurant de la Croix Blanche a mis sur pied une rencontre de motos qui devait réunir les passeurs de cols et les participants au carnet de tourisme pour une journée conviviale. La commission de sécurité routière ainsi que divers artisans avaient également fait le déplacement. Ce fut une magnifique journée avec plus de 250 motards venus de toute la Romandie avec quelques alémaniques. On peut qualifier cette journée d'un énorme succès. En 2022, on s'y reverra.

Rassemblement moto à Mugena

C'est l'Auto-Moto Club Malcantonese qui a eu la tâche de réunir des motards à Mugena dans le Malcantone. Luca et ses amis avaient bien fait les choses, la rencontre s'est déroulée dans une magnifique contrée où le soleil était de la partie. De nombreux membres de clubs tessinois nous ont fait l'honneur de leur présence ce qui a été largement apprécié. L'étape du concours de tourisme FMS a rencontré un beau succès et le rendez-vous est déjà donné en 2022. III



Stand der Sicherheitskommission

Le stand de la commission de sécurité routière



FMS-Stand in Mouret

Le stand FMS au Mouret



Die Rallye «20'000 Lieux sur les mers» ist ein Lauf für die Weltmeisterschaft 2021.



Jean-Bernard Egger: Dieses Jahr konnte die FMS auf die Organisation eines Laufes der Moto-Tourismus Weltmeisterschaft im Rahmen des FIM World Touring Challenge zählen. Die 4. Ausgabe der internationalen Rallye «20'000 Lieux sur les mers» hat dank den Freunden Julien Borgeat und Bastien Schulé und ihrem Team sein Quartier in der Stadt Martigny bei herrlichem Wetter eingerichtet. Während die meisten der Anmeldungen aus der Schweiz kamen, machten sich die Motorradfahrer des Moto-Club Porto und Spanier ebenfalls auf den Weg. Es ist zu erwähnen, dass eine Journalistin des TV Canal Alpha an diesem Treffen mit viel Freude teilgenommen hat. Die Pandemie hat leider einige Angemeldeten verschiedener Nationen ferngehalten. Jedoch haben viele FMS Tourismus Wettbewerb's Teilnehmer dazu Tschechen und Belgier teilgenommen.

Die Mannschaften legten ca. 700 km in 20 Stunden mit 20 Kontrollpunkten zurück. 20'000 Höhenmeter mussten zurückgelegt werden, was es zu einer Herausforderung wurde. Auch eine Frauenmannschaft des CM Martigny schaffte es bis zum Ziel der Rallye. Die Organisatoren hatten das Vergnügen, die Teilnehmer bei Offroad - und Enduro - Sektionen zu empfangen. Jeder konnte den Besuch in der schönen Region geniessen, da die Ziele an schöne Aussichtspunkten waren. Wir können den fleissigen Organisatoren empfehlen ihren Einsatz für 2022 fortzusetzen III



Frauenmannschaft des CMM
Une équipe féminine du CMM

FIM World Touring Challenge



Kontrolldurchgang einer Mannschaft

Passage d'une équipe au contrôle



Moto-Club Porto aus Portugal

Du Portugal le Moto-Club Porto

Le Rallye 20'000 Lieux sur les mers, une manche du championnat mondial 2021.

Jean-Bernard Egger: Cette année la FMS a pu compter sur l'organisation d'une manche du championnat mondial de Moto-Tourisme dans le cadre du FIM World Touring Challenge. La 4^{ème} édition du Rallye international des 20'000 Lieux sur les mers a posé ses quartiers en ville de Martigny grâce aux compères Julien Borgeat et Bastien Schulé et leur équipe par un temps magnifique. Si la plus grande partie des inscrits venaient de Suisse, les motards du Moto-Club Porto et des Espagnols avaient fait le déplacement. A noter qu'une journaliste de la TV Canal Alpha a participé à cette manifestation toute heureuse de vivre cette expérience. La pandémie a retenu plusieurs inscrits d'autres nations hélas. En même temps de nombreux participants au concours de tourisme FMS ainsi qu'un Tchèque et quelques Belges sont venus pointer le carnet de passage.

Les équipes ont parcouru environ 700 km 20 heures avec 20 passages à des points de traçage, 20'000 mètres de dénivelé ce qui fait un sacré défi. Il y avait des pilotes masculins et féminines, d'ailleurs une équipe du CM Martigny a réussi le Rallye. Les organisations ont eu le plaisir d'avoir des habitués des rallyes hors-piste et même d'enduro. Chacun a pu profiter de visiter la région car les buts faisaient également découvrir de nombreux points de vue. On ne peut qu'encourager que les vaillants organisateurs puissent remettre l'œuvre en 2022. III

KTM gratuliert Antonio Cairoli

KTM félicite Antonio Cairoli



KTM gratuliert und dankt Antonio Cairoli für eine phänomenale MX-Rennkarriere.



KTM: Nach unglaublichen 18 Jahren, 9 FIM-Weltmeistertiteln und mit Ende des Jahres 93 Grand-Prix-Siegen, wechselt Red Bull KTM Factory Racing-Legende Antonio Cairoli in eine Markenbotschafter-Rolle für KTM. III



KTM exprime sa gratitude et ses sincères remerciements à Antonio Cairoli pour sa formidable carrière en motocross.

KTM: Après 18 ans de présence sur le circuit, 9 titres de champion du monde FIM et 93 victoires en Grand Prix à ce jour, l'icône de l'équipe Red Bull KTM Factory Racing, Antonio Cairoli, tirera sa révérence à l'issue de la saison 2021 et endossera le rôle d'ambassadeur de la marque KTM. III

Spécialiste de l'équipement moto en Valais
600m² d'exposition

a+ moto
Sion
www.aplusmoto.ch

aplusmoto SA
Rue de Savoie 7
1950 Sion
Tél. 027 322 07 00

Acerbis, Schubert, Roof, Watson, F. F. F. F., Stylmartin, F. F. F. F.,
 Motorex, Bell, Rizoma, Kriega, Keis, Cardo, Rizoma, Fox, Daytona, Shark, TCX

Impressum / Impression

Auflage (14. Jahrgang)

5 Ausgaben pro Jahr III je 10 000 Ex.
FMS Mitglieder III FMS Clubs III
FMS Gastro-Partner III FMS Veranstalter III
Motorradhandel III CH-Politik

Herausgeber

FMS Fédération der Motorradfahrer Schweiz
Generalsekretariat:
Zürcherstrasse 376 III 8500 Frauenfeld
Tel. 052 723 05 56 III fms@swissmoto.org III
www.swissmoto.org

Redaktion, PR und Werbung

Leitung: Willy Läderach (WL) III
redaktion.motonews@swissmoto.org III
Tel. +41 52 730 02 30

Layout und Druck

Genius Media AG III 8500 Frauenfeld

Edition (14^{ème} année)

5 éditions par an III 10 000 ex. par édition
Membres FMS III Clubs FMS III Partenaires
gastronomiques FMS III Organismes FMS III
Commerces spécialisés de motos III CH Politique

Editeur

FMS Fédération motocycliste suisse
Secrétariat général:
Zürcherstrasse 376 III 8500 Frauenfeld
Tél. 052 723 05 56 III fms@swissmoto.org III
www.swissmoto.org

Rédaction, PR et Annonces

Responsable: Willy Läderach (WL) III
redaktion.motonews@swissmoto.org III
Tél. +41 52 730 02 30

Layout et Impression

Genius Media AG III 8500 Frauenfeld

Redaktoren / Impression

Stefanie Läderach	Sekretariat
Sina Rüsi	Sekretariat Sport
Isabelle Glauser	ZAZA Traduction (Übersetzungen)
Fränzi Göggel	Allgemeine Berichte
Walter Wobmann	Politik
Rolf Lüthi	Politik III Enduro III Vintage
Walter Wermuth	Trial SM III WM
Sepp Betschart	MX CH III SM CH
Klaus Zaugg	Moto GP
Jean Bernard Egger	Tourismus
Elio Crestani	Classic-Sport
Robert Sdovc	Fotos
Urs Schnyder	Organisation
Jürgen Kaltenbach	Layout
Willy Läderach	Moto GP III MXGP III SBK

READY TO RACE



TROTZE DER NORM

Für diejenigen, die die Grenzen des Erkundens überschreiten möchten, ist die neue KTM 1290 SUPER ADVENTURE S das ultimative high-performance Travel-Bike. Dieses LC8-V2-Kraftpaket der neuen Generation stellt den Status Quo mit raffinierter Ergonomie, leistungssteigernder Technologie und High-End-Komponenten in Frage.

ERFAHRE MEHR AUF [KTM.COM](https://www.ktm.com)

Gezeigte Fahrscenen bitte nicht nachahmen, Schutzkleidung tragen und die anwendbaren Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beachten!
Die abgebildeten Fahrzeuge können in einzelnen Details vom Serienmodell abweichen und zeigen teilweise Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

DON'T MESS IT UP



www.dontmessitup.ch

bfu
bpa
upi

